D.N.C.
01922
ESTATISTICA

DEPART.º NAC. DO CAFÉ -:- Serviço de Compras

A PRESENTE OBRA QUE É DE PROPRIEDADE DO DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ FOI ADQUIRIDA EM 20/10/39
AUTORIZAÇÃO N.º Fc. 9/2796-(25$000)
FICA Á CARGO DA Estatística
p/Dd. - Rosa Freire
CHEFE DO SERVIÇO DE COMPRAS

5. ABR. 1940

D. N. C.
SECÇÃO DE ESTATÍSTICA
BIBLIOTECA
N.º 1169 E P
Clas. Dec.

HELIO LOBO

DOCAS DE SANTOS

SUAS ORIGENS, LUTAS E REALIZAÇÕES

RIO DE JANEIRO
Typ. do Jornal do Commercio
Rodrigues & C.
—
1936

N.º

HELIO LOBO

DOCAS DE SANTOS

SUAS ORIGENS, LUTAS E REALIZAÇÕES

A Salvador Conceição,
em lembrança de
seu amigo,
Helio Lobo

Rio Jun 1936.

RIO DE JANEIRO
Typ. do Jornal do Commercio
Rodrigues & C.
1936

DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ
SECÇÃO DE ESTATISTICA
AGO 30 1939
BIBLIOTECA
1922.

DUAS PALAVRAS

Quando São Paulo mal era o que veio a ser depois, tres homens lhe anteviram os destinos, fazendo sua ligação com o mundo.

Irineu Evangelista de Souza construio a São Paulo Railway, vencendo a serra. Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle completaram a obra, fazendo o porto.

E' a historia desse porto que se lê adiante. Tendo tido occasião de conhecel-a, chegou o abaixo assignado á conclusão de que a Companhia Docas de Santos merecia estudo expositivo geral.

Fóra, temporariamente, do serviço diplomatico, seus desejos eram que pudesse levar a termo esse trabalho, como afinal aconteceu, apesar de arduo e longo. Sem contar os documentos existentes em archivo, ha sobre a Companhia Docas de Santos mais de cem impressos entre relatorios, discursos parlamentares, razões forenses e polemicas jornalisticas.

Animou-se, ainda, o autor a tal investigação, porque a vida da Companhia é, um pouco, a de outras emprezas portuarias e de estradas de ferro, pelo parallelo que se estabelecia; e tambem o problema da iniciativa e do capital empregado entre nós em serviços de utilidade publica. Como se sabe, os planos, a organização, o dinheiro, a direcção technica e administrativa, tudo em Santos é brasileiro.

O abaixo assignado acompanhou sempre com interesse o que diz respeito á estructura economica e commercial do paiz. E um dos pilares dessa estructura, através do que nelle realizou a empreza de suas docas, é o porto de Santos, o maior na exportação e, já agora, igual ao do Rio de Janeiro na importação.

São questões asperas, polemicas incandescentes, campanhas ruidosas, algumas deste livro. Viveu a Companhia em luta, em luta cresceu. Cousas do passado, sobre ellas pode-se hoje discorrer sem paixão. A este respeito, não ha aqui o menor intuito de critica a quantos, durante quasi meio seculo, decidiram sobre cousas da Companhia, falaram e escreveram a favor ou contra ela. Si a cada qual seus motivos, regista a Companhia que, impugnada como nenhuma outra, o tempo lhe deu razão.

HELIO LOBO.

Rio de Janeiro,
janeiro de 1933,
dezembro de 1935.

PRIMEIRA PARTE

(1886--1895)

CAPITULO I

ANTECEDENTES

Desde cedo preoccupou-se o Brasil com a navegação de seus portos, costas e rios, bem como com a construcção de caes e armazens para as necessidades do seu commercio.

Sobre aquella dispôz, nos primeiros annos da independencia, a lei de 29 de Agosto de 1828, cujo artigo 1° assim se redigia: "As obras, que tiverem por objecto promover a navegação dos rios, abrir canaes, ou construir estradas, pontes, calçadas ou aqueductos, poderão ser desempenhadas por empresarios nacionaes ou estranjeiros associados em companhias ou sobre si".

Sobre a segunda, a lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, autorizou ao Governo Imperial "a contractar a construcção, nos differentes portos do paiz, de docas e armazens para carga, descarga e conservação das mercadorias de importação e exportação".

Votada pela Assembléa Geral e sanccionada e mandada executar pelo Imperador, suas disposições continham o que de melhor havia ao tempo e depois: approvação dos planos pelo Governo; determinação do capital; prazo maximo de 90 annos, findo o qual as obras e o material ficariam pertencendo ao Estado; formação de um fundo de amortização, a contar de dez annos da conclusão dos trabalhos; percepção de taxas para retribuição dos serviços prestados, devendo reduzir-se quando os lucros liquidos excedessem de 12 %; faculdade de emissão de *warrants* sobre mercadorias, e de resgate pelo Estado, depois do primeiro decennio da conclusão das obras; faculdade de execução do serviço de capatazias e armazenagem, caso o Governo encarregasse disso a empresa constructora; minuciosa fiscalização e arrecadação dos direitos do Estado; desapropriação das propriedades e bemfeitorias particulares, necessarias ás obras; vantagens e favores de que gozavam os armazens e entrepostos alfandegados, etc.

Pondo em relevo, mais tarde, o porto de Santos, construindo-se, então, á sombra dessa lei, diria, em momento critico para a Companhia arrematante, Ramiro Barcellos (Senado, 4 de Dezembro de 1895):

> Temos uma lei, que me faz admirar e venerar mesmo a memoria de um dos homens do tempo do Imperio que via bem a importancia da fiscalização das rendas e do nosso desenvolvimento commercial; e não só isso, ideiou e converteu em lei a resolução que se devia dar a questão tão importante. Refiro-me ao venerado patriota Sr. Visconde de Itaborahy.
>
> A lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869 foi uma sabia concepção que, se fosse realizada em todo o paiz, o teria elevado a uma grande riqueza e ao mesmo tempo teria feito o porto do Rio de Janeiro o mais importante entreposto da America do Sul. Esta lei, tão simples nos

seus dizeres quanto admiravel nos seus effeitos, está provando na pratica, na unica applicação que teve, o quanto lucraria o paiz se convertesse em actos o que ella tem em vista.

A sabia disposição, com que esta lei dá remuneração aos grandes capitaes necessarios ás obras desta natureza, fazendo depender principalmente do valor das mercadorias, as taxas de armazenagem, cria uma fiscalização parallela á da Alfandega, interessando ao mesmo tempo os concessionarios e o Thesouro.

Sobre a elaboração dessa lei, escreveria depois, tambem a proposito do caes do Rio de Janeiro e suas taxas, o *Jornal do Commercio* (22 de Novembro de 1909):

> Por muitos annos o nosso Governo e o commercio anhelavam por portos modernos nos principaes dos nossos emporios do Atlantico. Os portos de Pernambuco e do Rio Grande de muito tempo desafiavam a attenção de peritos e sobre elles se fizeram estudos.
>
> Até 1869, porém, ou porque o movimento maritimo era ainda diminuto, ou porque o Thesouro sentia a falta de recursos para emprehender grandes obras, não havia o Governo tomado sérias providencias no sentido de facilitar estes melhoramentos.
>
> E' verdade que o Governo não se descuidára do assumpto, como se vê dos estudos e relatorios, entre outros, de Milnor Roberts, Sir John Hawkshaw, Honorio Bicalho e Caland, e das centenas de contos de réis gastos annualmente na dragagem das barras do Rio Grande do Sul, Pernambuco e outras. Mas até então nenhuma medida havia tomado de caracter geral e que aproveitasse a um systematico melhoramento de nossos portos.

E com relação á lei a votar-se:

> Nesse anno de 1869, porém, foram apresentadas muitas emendas ao orçamento autorizando o Governo a gastar varias sommas com melhoramentos de determinados portos. Na sessão de 10 de Julho, o Presidente do Conselho, Visconde de Itaborahy, falando especialmente da autorização para gastar 3.000 contos no porto de Pernambuco, declarou que, reconhecendo a importancia deste melhoramento, e dos de outros portos, sentia dizer que ao Governo faltavam recursos sufficientes para dar-lhes o impulso conveniente.
>
> Foi então que o commerciante Stephen Buck e o engenheiro André Rebouças solicitaram autorização para organizarem uma companhia estranjeira para a construcção e gozo de docas no Rio de Janeiro. Em luminoso parecer assignado pelos deputados Dionysio Gonçalves Martins e F. L. Mello Rego, a Commissão de Obras Publicas approvou a autorização pedida e preconizou o systema de associação applicado a melhoramentos desta natureza, tanto mais quanto, accrescentou, "garante a melhor fiscalização das rendas..."
>
> Quando esse projecto da Commissão entrou em discussão, a 5 de Agosto, o Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Antão, entendeu conveniente generalizar a medida e não limital-a a um só porto "por isso que ha reclamações de diversas provincias exigindo este melhoramento de docas". E offereceu um substitutivo nesse sentido, que foi impugnado pelos Deputados Barros Barreto e A. de Oliveira, de Pernambuco, por entenderem que sua provincia não precisava de docas, mas sim de melhoramento do seu porto. Responderam e sustentaram valentemente o substitutivo os Srs. Teixeira da Silva e Dionysio Martins. O projecto foi approvado pela Camara e sanccionado como Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.

Disse, então, o primeiro, depois de descrever as vantagens das docas:

> Deixando ás companhias particulares a construcção de docas, isto é, bacias e caes para receber os navios, e de armazens para guardar os generos que formam a sua carga, poupa-se o empate e immobilização dos capitaes do Thesouro applicados a taes edificações. E o que lucram

> as alfandegas? Despendem mais nesses serviços de carga e descarga e de armazenagem de mercadorias do que recebem em seu pagamento.

Argumentou o segundo com as alfandegas miseravelmente installadas por todo o Brasil, sem armazens, sem docas, carecendo de reparações, para as quaes "são necessarias grandes quantias, impossivel de despender-se presentemente, quando o Thesouro em criticas circumstancias clama por todos os lados pela reducção das despesas, quando faltam ao Estado capitaes e falta-lhe sobretudo o pessoal habilitado" (1).

Eram pontos essenciaes para qualquer concessão o maximo licito ao capital como rendimento e taxas compensadoras do mesmo capital. Sobre estas decidiria o Governo em cada caso. Quiz, porém, na discussão o Deputado Barros Barreto que, desde então, ficassem fixadas as mesmas taxas, ao que respondeu o autor do projecto que não podendo os lucros exceder uma quota sem reducção de tarifa, ficava, assim, marcado o *quantum* indirectamente. "Ellas estão fixadas pela natureza das coisas e não é acto exaggerado o que está estabelecido no projecto: ellas não poderão exceder de 12 % sem revisão da tarifa".

Quanto ao rendimento do capital, o maximo previsto, a principio, foi de 10 %, mas tal a necessidade das obras portuarias e tão difficil era obter para ellas os necessarios recursos, que se elevou a 12 %. No projecto substitutivo Antão Fernandes Leão, calcado sobre o acto do parlamento inglez de 20 de Junho de 1800, que havia criado a doca de Londres, preceituava-se que "os primeiros fornecedores de capital deveriam ter 5 %, que o dividendo nunca excederia do duplo dessa somma". Disse, então, o Deputado Araujo Góes:

> Noto que no caso do resgate da empresa, o Governo pagar-lhe ha sómente o capital correspondente áquelle que render 8 %. Se o lucro de 8 % é o maximo que a empresa deve utilizar, julgo que não deve esperar que se eleve a 12 % para a revisão das tarifas; o lucro de 12 % é excessivo para taes empresas. Parece-me, portanto, que se não deve recusar aos contribuintes a diminuição quando os lucros attingirem a mais de 8 %.

Pois nem assim, com favores julgados altos, foi possivel iniciar nenhuma obra portuaria. Em Santos, que é o que nos importa, o Governo Imperial concedeu, no anno seguinte ao da lei n. 1.746, pelo decreto n. 4.584, de 31 de Agosto de 1870, á Companhia que o Conde de Estrella e o Dr. Francisco Praxedes de Andrade Pertence organizassem, autorização para construir em Santos, provincia de São Paulo, docas e outros melhoramentos no mesmo porto. Essa concessão não se fez por concurrencia publica; tinha a duração de 90 annos, e, em virtude della, a companhia perceberia pelo serviço de embarque, desembarque e armazenagem das mercadorias e bagagem as mesmas taxas estabelecidas nas docas

---

(1) Lê-se num folheto do depois Ministerio da Viação e Obras Publicas: "Tendo Stephen Buck e o engenheiro Rebouças solicitado autorização para organizar uma companhia que construisse no littoral das enseadas da Gambôa e Saúde docas de importação e exportação, apresentou a Commissão de Obras Publicas da Camara dos Deputados, a qual foi encarregada de dar parecer sobre o respectivo requerimento, um projecto autorizando o Governo a contractar com elles ou com quem melhores vantagens offerecesse, a construcção das docas. Por occasião da primeira discussão, a 5 de Agosto de 1869, offereceu o Ministro da Agricultura um substitutivo, calcado sobre os mesmos principios, mas dando autorização ao Governo, não para contractar com uma Empresa individualmente designada, nem a construcção de docas de um determinado porto, como fazia o projecto, mas como uma medida geral comprehensiva dos differentes portos do paiz. Esse substitutivo do Sr. Joaquim A. Fernandes Leão tornou-se afinal a lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, a qual, apesar da renhida discussão que se travou na Camara, é a reproducção quasi literal delle, pois o substitutivo foi aceito, tanto nella como no Senado, com pequenas modificações". *A tomada de contas das companhias concessionarias de obras de melhoramentos de portos e a Companhia Docas de Santos*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1907.

do Rio de Janeiro; o que tudo convém ter em vista para julgamento de reservas que se farão depois á companhia arrematante e executora até hoje dos serviços.

Não puderam os concessionarios Conde Estrella e Dr. Andrade Pertence organizar a empresa, máu grado a prorogação, por duas vezes obtida, do prazo para o começo dos trabalhos. Foram alterados pelo decreto n. 4.900, de 13 de Março de 1872, o plano do caes e outras obras, sobre cuja execução expedio ainda o Governo Imperial o decreto n. 5.229, de 1° de Março de 1873. Haviam solicitado os mesmos concessionarios a elevação do capital para 6.000:000$000, o prazo de 5 annos para construcção dos primeiros 200 metros de caes e 29 em vez de 10 annos para a conclusão dos excedentes, garantia de juro para o capital, augmento de taxas.

Escreveria sobre isto, mais tarde, o *Diario de Santos*:

> Sem indagarmos demoradamente os motivos que trouxeram o fracasso da concessão, diremos sómente que quem acompanhou os factos daquella época devia ter-se convencido de que a principal causa do insuccesso da empresa foi a incerteza do resultado do capital que tinha de ser empregado nas obras (2).

A Associação Commercial de Santos, que desde então não cessava de solicitar a construcção do caes, representou ao Governo Imperial:

> Este porto precisa sómente e com a maxima urgencia, de um caes corrido ou paredão, que vindo em continuação da ponte da estrada de ferro, se estenda até diante da Alfandega (3).

Caduca a concessão, resolveu o Governo Imperial nomear uma commissão, chefiada pelo engenheiro William Milnor Roberts, para o fim de "occupar-se, desde já, do exame do porto de Santos, levantamento de sua planta e do projecto das obras" que ali fossem mais convenientes, o que fez com o aviso n. 5, de 14 de Fevereiro de 1879. Compunham essa commissão os engenheiros Antonio Placido Peixoto de Amarante, 1° engenheiro; Rodolpho Wieser, chefe de secção; Domingos Sergio de Saboia e Alfredo Lisbôa, engenheiros de 1ª classe; e Miguel Antonio Lopes Pecegueiro e Theodoro Sampaio, engenheiros de 2ª classe. Em aviso n. 17, de 2 de Abril de 1879 recommendou João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu', signatario tambem do anterior, que no projecto do respectivo caes devia ter-se em muita attenção a profundidade sufficiente para a atracação, aterro bastante para satisfação das condições sanitarias e organização geral de modo a facilitar a execução das obras por empresas particulares.

Resolveu, depois disso, o Governo Imperial abrir concurrencia pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, com os editaes de 22 de Dezembro de 1879. Emquanto se procedia ao estudo das tres propostas apresentadas, dirigiu-se a Assembléa Provincial de São Paulo ao Governo da mesma — tal a urgencia das obras de Santos, já importante via de entrada para a Provincia e sua sahida commercial, — pedindo que ao mesmo Governo fosse confiada a construcção. Acedendo a taes desejos, despachou o Ministro da Agricultura, Manuel Buarque de Macedo:

---

(2) *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, 1ª série, São Paulo, Pap. Guarany, de Maciel & Companhia, 1896, pag. 19.

(3) Já em 1879, a referida Associação se dirigira ao Governo Imperial nestes termos: "A construcção de um caes simples é hoje uma questão vital, tanto para a salubridade de nossa cidade como para os interesses de nosso commercio; e, segundo o que podemos colligir dos dados ao nosso alcance, a sua realização, sendo bem administrada, e attendida a indispensavel economia, seria de um magnifico resultado para uma empresa que nella empenhasse o capital preciso". Id. p. 27.

> Não podendo o Governo construir a expensas do Thesouro o caes da cidade de Santos e parecendo-lhe attendiveis os fundamentos adduzidos pela Assembléa Provincial, defiro a pretensão no sentido de ficar a construcção a cargo da provincia de São Paulo, a quem se conferirá o direito de perceber as taxas a que se refere a lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, em valor e numero opportunamente calculados, para cobrirem os juros e amortização do capital, que em semelhante obra ou melhoramento fôr empregado.
>
> Neste sentido lavre-se o competente decreto com as clausulas que se acordarem.
>
> Pelo presente, declaro tambem que fica sem effeito a concurrencia a que se refere o edital deste Ministerio, de 22 de Dezembro de 1879, restituindo-se aos proponentes as cauções que prestaram ao Thesouro Nacional.

Lavrado, em consequencia, o respectivo decreto n. 8.800, de 16 de Dezembro de 1882, foi o Governo Provincial de São Paulo autorizado "a levar a effeito por si directamente ou pelos meios que forem mais convenientes á Provincia, a realização das obras de melhoramento do littoral da cidade de Santos, tendo por base o projecto organizado pela commissão hydraulica sob a direcção do engenheiro William Milnor Roberts observando as clausulas que com este baixam".

Este foi o preambulo do decreto:

> Sendo de urgente necessidade proceder á construcção das obras de melhoramento de que carece o littoral da cidade de Santos, afim de facilitar o crescente movimento de seu importante commercio maritimo de importação e exportação e considerando que, pela natureza e especiaes condições do plano organizado pela commissão hydraulica, sob a direcção do engenheiro William Milnor Roberts, mais convém aos interesses commerciaes daquella cidade que seja a execução das referidas obras confiada á propria provincia, conforme assim tambem o entendeu a Assembléa Provincial, votando a Lei n. 13, de 13 de Fevereiro de 1881: Hei por bem etc.

Para tal, gozaria a Provincia do privilegio exclusivo de 40 annos e direito de cobrar as taxas da lei de 1869. Mas São Paulo não pôde executar por si as obras, do que resultou a lei n. 55, de 2 de Abril de 1884, autorizando sua realização por particulares. Aberta a concurrencia provincial, preceituou o edital que deviam as obras realizar-se de accôrdo com duas plantas do engenheiro Milnor Roberts e modificações dos engenheiros Estevaux, A. C. Rodrigues e Ricardo Medina. Seja por motivos de ordem technica, seja pela falta de confiança pessoal na realização, o certo é que não esconderam suas inquietações a Camara Municipal da cidade e sua Associação Commercial. Num dos relatorios do Presidente da Provincia á Assembléa Provincial (1883) escreveu-se mesmo que "a renda esperada dos favores feitos pelo Governo era mais imaginaria que real". Fazendo-se éco daquellas inquietações, exarou, ao tempo, a maior folha de publicidade local:

> Porque razão a Provincia de São Paulo não leva avante as obras do porto de Santos? A concessão lhe havia sido feita com favores excepcionaes, ella não fez as obras á custa de seus cofres e nem encontrou quem, com vantagem para o commercio e para o Governo, as executasse.
>
> E' que nem o Governo provincial nem particulares queriam comprometer, na realização daquelle serviço, grandes capitaes que, aos olhos delles, não encontrariam justa compensação. A falta de confiança no resultado da empresa foi, sem duvida alguma, o que arredou o Governo da Provincia da execução desta obra (4).

---

(4) Id. pag. 23.

A propria Associação Commercial de Santos, em extensa representação, chegou mesmo a pleitear junto ao Governo Central a transferencia para ella das prerogativas e onus da concessão do decreto n. 8.800, de 16 de Dezembro de 1882. Tinham sido estas, no 1° de Agosto de 1885, suas palavras justificativas:

> Ninguem póde melhor que o commercio conhecer de suas proprias necessidades, e melhor providenciar sobre a sua prosperidade, e sendo em definitiva o mesmo commercio que tem de pagar o melhoramento projectado, ninguem melhor do que elle póde encarregar-se de sua realização, assim como da distribuição das taxas, de modo a não serem atrofiadas as suas forças productoras (5).

Por isso, num memorial dirigido á Assembléa Provincial (23 de Fevereiro de 1884), quando procurava aquella revogar a lei n. 13, de 13 de Fevereiro de 1881, que autorizou o Presidente da Provincia a contractar com o Governo Geral a construcção, grande era o desengano da Associação Commercial de Santos:

> Sobre o caes de Santos nada podemos informar, a projectada obra tão reclamada pelo commercio, e mais ainda pela hygiene de nossa cidade, continúa procrastinada. Diz-se muita coisa, têm-se feito muitos exames, plantas e riscos, mas o que é verdade é que passa o tempo e nada se resolveu ainda.
>
> Ultimamente appareceu novo edital, chamando concurrentes para essa obra, mas irá avante?

O commercio, a hygiene exigiam solução prompta, e Santos, com apenas 20.000 almas, — a capital não tinha mais de 150.000, — mal dava a imagem do que seria depois, sem esgotos, sem condições sanitarias, devastada pela febre amarela e outros flagelos. Numa memoria escripta em 1896, dez annos depois de feita a concessão, em virtude da qual a cidade grangearia saúde, poria em fuga o contrabando, faria prosperar o commercio, avultaria em significação regional e nacional, assim se escreveu:

> E' bem conhecida a historia do porto de Santos, que desde 1856 até 1888 procurou o Governo melhorar, tudo envidando para isso, já por meio de diversas concurrencias e estudos a que mandou proceder, já fazendo concessões a particulares e á então Provincia de São Paulo por decretos em que foram consignadas vantagens que bem remunerassem os capitaes empregados em tão util quanto inadiavel melhoramento.
>
> Infelizmente todas estas concessões caducaram, e o porto de Santos foi peiorando até tornar-se o espantalho da navegação de longo curso pelas suas pessimas condições hygienicas e falta absoluta de meios regulares de carga e descarga, ao ponto de pagar-se quasi o dobro do frete exigido para o Rio de Janeiro aos navios destinados áquelle porto (6).

---

(5) Id. pag. 25.

(6) Na *Gazeta de Noticias* de 30 de Maio de 1896. Ha outros antecedentes historico a citar. "Quando se dava o fracasso de qualquer das concessões feitas pelo Governo Geral, surgiam pretendentes singulares com projectos especiaes para as obras do porto de Santos. Em 1874 o engenheiro Augusto Teixeira Coimbra propoz-se construir um caes corrido e armazens alfandegados sob plano novo; o Governo Geral ouvio a nossa Associação Commercial a qual assim classificára esse projecto: — "coisa tão cheia de extravagancias que bem podia ter sido repellida *in limine*. "Logo que caducou a concessão que o decreto n. 8.800 fizéra á Provincia de São Paulo, a São Paulo Railway Company offereceu-se para executar a obra do caes de Santos, incorporando ao seu capital o que nella fosse empregado *bona fide*, com todas as vantagens e direitos que aquelle decreto déra á Provincia". *Diario de Santos*, na *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, 1ª série, citada, pag. 24. Ainda: "Do outro lado, e ao mesmo tempo (1869), deputados da bancada paulista, entre elles os Srs. Rodrigo Silva, Rodrigues Alves e Duarte de Azevedo desejando facilitar a construcção do porto de Santos, segundo os planos, já aprovados do engenheiro Sergio de Saboia, autorizavam o Governo a levantar a precisa somma de 5.300 contos..." *Jornal do Commercio*, 22 de Novembro de 1909.

O proprio Mauá, que nos daria a industria do ferro, diques em Nictheroy, tanta coisa de monta, teve tambem, entre suas concessões, a de um caes em Santos:

> No anno de 1861 a Companhia de Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, representada pelo Visconde de Mauá, requereu ao Governo permissão para fazer um caes junto á estação de Santos para seu uso privado. Na conformidade do parecer da secção de negocios do Imperio do Conselho de Estado, proferido em consulta de 16 de Agosto de 1861, com o qual o Imperador se conformou pela resolução de 2 de Novembro do mesmo anno, foi dada aquella permissão devendo a respectiva despesa correr por conta dos concessionarios da estrada. (Aviso de 8 de Novembro de 1861 ao Conselho de Estado, Marquez de Olinda). Fez-se então uma ponte de madeira e uma pequena rampa de pedra solta (7).

CAPITULO II

A CONCURRENCIA E OS CONCURRENTES

> Não tendo o Governo Provincial de São Paulo dado começo á execução das obras de melhoramentos do littoral da cidade de Santos dentro do prazo estabelecido na clausula 5ª das que baixaram com o Decreto n. 8.800 de 16 de Dezembro de 1882 e das respectivas prorogações: Hei por bem declarar sem effeito a concessão feita ao referido Governo Provincial, pelo mencionado decreto.

Taes as palavras com que o Governo Imperial pelo decreto n. 9.573, de 27 de Março de 1886, chamou de novo a si a construcção do caes de Santos. Assignava-o, com a rubrica de S. M. o Imperador, Antonio da Silva Prado, seu Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Era quem ia chamar propostas definitivas e escolher, dentre os concurrentes, quem levaria a termo tão reclamadas obras.

Havia o Governo Imperial, de novo na posse dos estudos da Commissão Milnor Roberts e suas alterações, designado um antigo membro desta, o engenheiro Domingos Sergio de Saboia e Silva para estudar o porto, dando parecer sobre o caes e outras obras de que carecia, com o respectivo orçamento. Desempenhou-se Saboia e Silva da incumbencia, apresentando minucioso relatorio (10 de Julho de 1886). Foi sobre esse relatorio que se baseou, emfim, a concurrencia para a adjudicação dos trabalhos á empresa de que proveio a actual Companhia Docas de Santos. O plano ia alterar-se e ampliar-se porque então mal se adivinhava o desenvolvimento do porto, de seus caes e armazens. Mas o ponto de partida foi sem duvida aquelle projecto, apoiado aliás, e não o escondeu, nos estudos de seu antigo chefe, o referido engenheiro Milnor Roberts.

Os editaes de concurrencia foram de 19 de Outubro do mesmo anno de 1886. De accôrdo com elles, as obras e melhoramentos do porto de Santos comprehenderiam um caes e aterro entre o extremo da ponte velha da estrada de ferro e a rua Braz Cubas. Haveria ao longo desse caes uma via ferrea de 1m.60 de bitola, para o serviço dos guindastes e vagões de descarga, bem como os armazens necessarios á guarda das mercadorias. O prazo da concessão poderia ir até 50 annos, usufruindo o concessionario as vantagens e ficando obrigado aos onus da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869. Poderia o Governo resgatar as obras nos termos da mesma lei, facultando-se á empresa concessionaria, sem augmento do custo e mediante autorização prévia, substituir o systema de fundação por outro

---

(7) *As Companhias de Estradas de Ferro e as Docas de Santos,* São Paulo, 1897, Typ. a Vapor Carlos Gerke & Companhia, pag. 30.

que offerecesse as mesmas garantias de estabilidade e duração. De modo que, — e o preceituou a clausula 8ª, — versaria a concurrencia apenas sobre o prazo da concessão e sobre as taxas a cobrar pela atracação dos navios, carga e descarga e armazenagem das mercadorias, devendo calcular-se as primeiras por metro linear de caes e as tres ultimas por peso das mercadorias. O concessionario, finalmente, teria preferencia, em igualdade de condições, para a execução de obras semelhantes que, durante o prazo da concessão, se tornassem necessarias no porto.

Aberta a concurrencia foram seis as propostas: Carvalho Bastos, Baptista de Carvalho, Pinto Gonçalves, José Pinto de Oliveira e outros, Barão de Ipanema, I. Mirandola Filho. Mais de anno e meio decorreu em estudos, com a consequente impaciencia e polemica entre os interessados. Já começava para a Empresa de Santos, e mal nascia, a agitação que em torno della, a favor e contra, durante toda sua existencia, faria a imprensa. Fiscalização efficaz, indispensavel mesmo, mas nem sempre isenta de paixão.

Assim um anonymo, — em torno os teriam os arrematantes, a favor ou contra, como era dos habitos da época, só mais tarde reformados, — inclinou-se (*Correio Paulistano,* de 22 de Janeiro de 1887) para a de Mirandola Filho (8), emquanto no *Jornal do Commercio* da Côrte (29 de Março de 1887) acudiu Carvalho Bastos pela sua e o *Diario Mercantil,* tambem de São Paulo, dedicava ás propostas um longo estudo, prazo da concessão, importancia das taxas, etc., despertando-lhe critica a representação feita á Associação Commercial de Santos segundo a qual "das seis propostas apresentadas duas estavam fóra do concurso, convindo, portanto, que das quatro restantes a Directoria da Associação Commercial escolhesse a mais vantajosa e por ella intercedesse junto do Governo". "Ha longos nove mezes, escreveu, por sua vez, um paulista (*Jornal do Commercio,* 28 de Setembro de 1887) pende de solução a concurrencia para as obras de melhoramento do porto". E a *Gazeta de Noticias* (Rio de Janeiro) accrescentava (14 de Novembro de 1887):

> Certamente motivos de ordem imperiosa, principalmente os de extrema prudencia e acurado estudo que devem preceder a tão importante decisão, devem tel-a demorado por parte do illustre Ministro; remova-os, porém, S. Ex. dedicando mais promptamente o seu espirito ao melindroso assumpto; decida delle como melhor convier aos interesses geraes do Estado e aos da Provincia, e terá prestado relevantissimo serviço.

Examinadas pelo Ministerio da Agricultura e Obras Publicas, por onde corriam as propostas, e tambem pelo da Fazenda, por indicação daquelle, tiveram todas apreciação diversa, alcançando, afinal, as preferencias a de José Pinto de Oliveira, Candido Gaffrée, Eduardo P. Guinle e outros. Aos 12 de Julho de 1888, sob o n. 9.979, foi expedido o decreto autorizando o contracto. Mantinham-se neste as clausulas dos editaes, com algumas alterações que os proponentes se encarregavam de executar, sem que pudessem para isso allegar dispendio superior ao orçamento, fixado em 3.851:505$570. Eram traços essenciaes: faixa de 20 metros ao longo do caes para deposito de mercadorias durante as operações de carga e descarga; guindastes hydraulicos Armstrong em vez dos a vapor indicados no projecto; isenção de direitos segundo a tarifa das Alfandegas, para o material da construcção e custeio das obras; prazo de

---

(8) "Sem interesse algum particular na acceitação ou preferencia de qualquer das propostas apresentadas, é nosso intuito, estudando-as, facilitar a escolha, caso o Governo pretenda, em uma obra de tanta importancia, attender unicamente, como acreditamos, aos interesses do commercio e ás regras da justiça". *Correio Paulistano,* 22 de Janeiro de 1887.

39 annos para a concessão; inicio dos trabalhos dentro de 6 mezes e conclusão dentro de 3 annos, sob pena de 2:000$000 por mez de demora; especificação das taxas a cobrar, etc. Numa papeleta do Gabinete do Ministro — depois que chegou da Europa, onde estivera em estudos, o engenheiro Saboia e Silva, — indicavam-se algumas providencias elementares para inserção no contracto, taes como contagem, no prazo da concessão, dos tres annos destinados á construcção; aceitação, independente do augmento do capital, das modificações do plano primitivo; determinação explicita das taxas e modo de cobrança, inclusive a de capatazias, que ia trazer em lide, afinal victoriosa, por quasi meio seculo, a Empresa arrematante.

Se a espectativa déra lugar a polemica, a escolha ia mais avival-a. Cada uma das palavras do contracto de concessão, de suas ampliações e interpretações, soffreria critica minuciosa. Apenas criada, foi objecto de impugnação. Nascia em luta e em luta viveria a Empresa que se chamaria depois de Companhia Docas de Santos.

Com effeito, abriu as baterias o mesmo *Diario Mercantil* (10 de Junho de 1888):

> Telegrammas da Côrte referem que, afinal, foi resolvida a questão do caes de Santos pela escolha da proposta n. 6, de José Pinto de Oliveira e outros. De todas as propostas apresentadas esta é, evidentemente, a mais onerosa. E' natural que algum dos proponentes preteridos, se realmente se fez tão deploravel escolha, lance mão dos ultimos meios legaes para impedir que ella se torne effectiva, que se lavre o respectivo contracto. E nós, desde já, lhe hypothecamos todo nosso apoio, apesar da grande consideração que temos pelo honrado Ministro da Agricultura.

Outros afinaram pelo mesmo diapasão, alguns animados com o beneficio que ia realizar-se, embora por favor "da alta politica" (9), outros rebeldes á injustiça feita (10), ainda terceiros escrevendo que a melhor proposta era a menos protegida (11). Por ultimo, a *Provincia de São Paulo,* que tinha feito reservas quanto á parte technica, voltou a tratar disto (26 de Julho de 1888):

> Depois de longos annos gastos em firmar-se a competencia do Estado e da Provincia, em estudos, em chamada de concurrentes, em abertura de propostas, foi afinal resolvida a questão do caes de Santos. Agora começa o periodo das obras e da fiscalização. Ha quem sustente que o plano adoptado não póde ser levado a effeito com duração e solidez e que talvez em meio da construcção seja tudo perdido, tendo-se necessidade de voltar atraz e recomeçar a obra. Um profissional demonstrou nesta folha que o plano aceito ou ha de ser alterado, devendo custar mais caro a sua execução, ou não offerecerá garantia de solidez.

---

(9) "Parece que está resolvido definitivamente o magno problema, que ha mais de 20 annos preoccupava a attenção do paiz inteiro e, em particular, da Provincia de São Paulo. O Conselheiro Antonio Prado conseguiu totalmente cortar o nó gordio, finalizando uma campanha renhida onde se lançou mão de todas as medidas e esforços particulares, para a escolha das propostas. Embora a alta politica esteja envolvida no desfecho da intrincada questão, nem por isso desmerece o acto, pelos grandes e beneficos resultados que revertem em vantagem da praça de Santos e da Provincia de São Paulo". *Diario de Santos,* 13 de Julho de 1888.

(10) "Mas o que aggrava esse acto é que a proposta preferida é onerosissima para a Nação. Antes della, na ordem da vantagem para os cofres da Nação, ha tres outras propostas que foram postas de lado com aggravo para o contribuinte". *O Novidades,* São Paulo, 11 de Julho de 1888.

(11) "Havia outras propostas, umas com prazo menor para a percepção das taxas, outras com tarifa inferior. Do estudo que fizemos a respeito de todas ellas, concluimos que o projecto mais acceitavel era da proposta Bastos. Era, porém, a menos protegida". *Gazeta do Povo,* de São Paulo, no *Jornal do Commercio,* de 19 de Julho de 1888. Ver as propostas e pareceres no livro *Actos Oficiaes e outros documentos concernentes ao melhoramento do porto de Santos,* Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896.

Mas foi no Parlamento que teve maior éco o caso, dando lugar a uma interpelação. Assim, quatro dias depois de feita a escolha, aos 16 de Julho de 1888, o representante do Piauhy na Camara dos Deputados, Coelho Rodrigues, pediu ao Ministro, que a assignara, informações sobre as propostas apresentadas e a preferida. Adiada a discussão, voltou aquelle Deputado á carga, no dia 1° de Agosto seguinte, por occasião da segunda discussão do orçamento da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, allegando ter sido a solução excessivamente onerosa aos cofres nacionaes e offensiva aos direitos dos demais concurrentes, entre os quaes sobresahia, com maiores vantagens, Carvalho Bastos. Um amigo da provincia de São Paulo tinha-lhe fornecido as notas, sobre que se apoiava.

Havia o Thesouro, de facto, optado pela proposta Carvalho Bastos, sobre as de Baptista de Carvalho, Pinto Gonçalves, José Pinto de Oliveira e outros, Barão de Ipanema e Mirandola & Filho; e, caso não fosse aceita, por discordante do edital, deveria preferir-se, no seu parecer, a de J. Baptista de Carvalho. Opinou a Secretaria da Agricultura, ao contrario, pela de José Pinto de Oliveira, com o que concordou o respectivo Ministro. Trazia Coelho Rodrigues o depoimento de jornaes do Estado contrarios á decisão. Mas não escondia que contra Carvalho Bastos opinára o engenheiro Saboia e Silva, autor do projecto e, depois, fiscal da sua execução.

Na mesma sessão de 1° de Agosto de 1888, requereu o Deputado pelo Rio de Janeiro, Rodrigues Peixoto, se marcasse dia e hora para uma interpellação. Designado o dia 13 do referido mez, fez esse Deputado longo discurso. Pondo de lado qualquer espirito de partido, declarou elle ser a proposta Pinto de Oliveira uma das mais onerosas, não podendo aceitar-se sem desserviço a São Paulo. E baseando-se tambem nalgumas observações impressas sobre o valor technico do projecto, pois o caes se construiria sobre lama, teve estas palavras: "Pela exposição que acabo de fazer verifica-se que se são verdadeiros os dados fornecidos pelo jornal a que alludi, a obra em questão, segundo o plano concebido pelo engenheiro Saboia, não póde offerecer garantia absolutamente nenhuma de segurança; será uma obra fatal á empresa que tiver de realizal-a; em vez de servir ao commercio da cidade para o seu engrandecimento, terá este caes de desapparecer um dia completamente".

Entre as propostas apresentadas havia, de facto, grandes divergencias quanto ás materias do edital, — taxas a cobrar, duração da concessão, regalias, onus, etc. Mas a classificação final do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, eliminando Carvalho Bastos e Pinto Gonçalves (12), recahiu sobre José Pinto de Oliveira e outros. Neste ou naquelle ponto podia esta ser

---

(12) A' falta de idoneidade technica juntavam-se outras razões, entre as quaes a do privilegio de carga e descarga. "A proposta Carvalho Bastos, dirá o Ministro da Agricultura em defesa do seu acto, tão preconisada pelos funccionarios do Thesouro e pelo nobre Deputado foi desde logo, e com toda a razão, considerada fóra das condições da concurrencia pela Directoria de Obras da Secretaria da Agricultura. Basta lêr á Camara uma das condições dessa proposta para convencel-a de que ella era inteiramente inacceitavel. Refiro-me á clausula II, que é a seguinte: "Para efficaz percepção das taxas por parte do abaixo-assignado ou da empresa que organizar durante o prazo da concessão, o Governo Geral obrigarse-ha a obstar a construcção de pontes no porto de Santos, fóra da zona do caes, quer por conta de outras empresas, quer do Estado ou de particulares e dos poderes provinciaes".

"O Sr. Lourenço de Albuquerque — E' um monopolio.

"O Sr. Antonio Prado — Esta consideração deixa perfeitamente claro o pensamento do proponente, que era exercer o monopolio do serviço de embarque e desembarque de mercadorias no porto de Santos, mesmo fóra da zona do caes. Era nada menos que o direito de cobrar taxas sobre todas as mercadorias que entrassem e sahissem do porto, quer atracassem ou não os navios no caes. Posta de lado a proposta Carvalho Bastos, ficava em primeiro lugar a de Pinto Gonçalves, mas esta proposta estava nas mesmas condições daquella, quanto ao monopolio, pois a clausula XVIII, era assim concebida: "Durante todo, o prazo da concessão, o Governo não consentirá que outras empresas ou individuos façam o serviço de carga e descarga de mercadorias, atracação de navios e armazenagem no porto de Santos, cobrando taxas ou não". Vêr o Capitulo VII.

inferior ás demais. No conjunto e, sobretudo, na idoneidade financeira e moderação das taxas, levava a palma.

Foi o que deixou patente Antonio Prado, no discurso proferido em resposta, no mesmo dia. Em primeiro lugar, disse elle, argumentava a opposição com os onus para o Thesouro, quando este não despenderia um real na concessão. Ao commercio, sim, caberia retribuir com as taxas, dentro do longo prazo, os enormes capitaes que essa construcção requeria. Ora, deste particular e segundo explicou, a proposta José Pinto de Oliveira e outros "não fazia pesar sobre o commercio taxas insupportaveis, sendo até menores que as solicitadas pela Associação Commercial de Santos"; "tendo-se exigido dos concessionarios clausulas onerosas que, comquanto não constassem do edital, importavam em demora do serviço, as quaes foram por elle aceitas sem accrescimo do custo da obra". Era, aliás, a unica que se subordinou ás condições do edital. Quanto á idoneidade financeira, disse o Ministro da Agricultura e Obras Publicas:

> Não ponho em duvida a probidade desse proponente, mas é incontestavel que, com relação aos recursos pecuniarios para a execução de obra tão importante, a sua idoneidade não póde ser confrontada, sem desvantagem, com a dos proponentes preferidos, que são capitalistas importantes e grandes empreiteiros de obras, tão idoneos a este respeito que vão executar as obras por meio de uma simples sociedade anonyma. O meu juizo a respeito da idoneidade do Sr. Carvalho Bastos era tão fundado, que por occasião da entrega da caução, verificou-se que esta lhe fôra dada por um capitalista, sob a condição de receber este a quarta parte dos lucros da empresa, se sua proposta fosse a escolhida. Como poderia esse proponente levantar capitaes, quando, para obter a simples caução, teve de sujeitar-se a semelhante condição severa?

Criticas jornalisticas, que acaso tivesse havido, reproduziam apenas os dizeres de um jornal da Capital do Imperio, que desconhecia os elementos fundamentaes da questão, como acontecia ao proprio interpelante (13). Sua conclusão, depois de outras considerações, foi esta:

> Tenho dito o que é necessario para mostrar que o acto do Governo, escolhendo a proposta Pinto de Oliveira e outros para a construcção do caes de Santos, baseou-se em que esta proposta era a unica aceitavel, e que estando nestas condições não contrariava os interesses commerciaes do porto de Santos e da Provincia de São Paulo.
>
> Depois de tudo quanto se tem dito contra este acto do Governo, se tivesse ainda de resolver novamente a questão declaro que escolheria a mesma proposta, nas mesmas condições em que foi approvada, convencido como estou de que prestei com isto mais um importante serviço á minha Provincia.

Com S. Ex. se havia congratulado a Associação Commercial de Santos, pelo meio de seu Presidente A. Lacerda Franco (18 de Julho de 1888), encaminhando-lhe, por igual motivo, tres dias depois, uma mensagem dos mais importantes membros da praça. No porto, exultava seu maior orgão de publicidade, lem-

---

(13) "Não admira, orou entretanto o Ministro, que a imprensa se mostrasse ignorante dos fundamentos do acto do Governo, e por isso o censurasse, quando o nobre Deputado interpellante formulou a sua interpellação depois de publicados os documentos officiaes e, entretanto, mostrou que não tinha lido a Lei de 1869, nem tambem os editaes, porque veiu perguntar ao Ministro se a proposta escolhida era a menos onerosa para o Thesouro, quando o nobre Deputado devia saber que o Thesouro nada tinha absolutamente com esta questão".

brando os serviços da imprensa pela grande obra a realizar-se (14). E na Capital do Estado, escrevia o *Diario de Noticias* (12 de Julho de 1888):

> O caes de Santos vae ser construido, o que equivale a dizer que a Provincia vae possuir um dos maiores e dos mais almejados dos seus melhoramentos. Felicitando-a por esse facto, congratulamo-nos com a cidade de Santos, a que mais directamente aproveita de maneira consideravel a realização do caes; nós saudamos os Srs. Conselheiros Antonio Prado e Rodrigo Silva pelo grande serviço que prestaram a esta Provincia.

Sentinella vigilante da construcção do caes, commentou depois o *Diario de Santos*:

> A Assembléa Geral em 1885 e a Provincial de São Paulo em 1884 não quizeram que as obras fossem feitas á custa dos cofres imperiaes ou provinciaes. Só isto bastaria para desanimar o industrial mais ousado. Pois foi exactamente um anno depois destes factos, em 1886, quando em nada se tinham modificado as condições economicas do paiz, que aquelles concessionarios se propuzeram levar avante a gigantesca obra de melhoramento do nosso porto; e no anno de 1888, época em que se assignou o respectivo contracto e tiveram inicio os trabalhos, o paiz inteiro se achava abalado pelo choque da mais seria revolução social por que passou, a abolição da escravatura. Só um espirito forte, sinceramente confiante no rapido progresso e desenvolvimento do Brasil e da ex-Provincia de São Paulo poderia meter hombros a empresa tão vasta, onde centenares de contos de réis podiam correr o risco de serem empregados sem resultado.

Foi de 20 de Julho de 1888, o contracto assignado entre o Governo Imperial, na pessôa de Antonio da Silva Prado, seu Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, de um lado, e de outro os concessionarios José Pinto de Oliveira, Candido Gaffrée, Eduardo P. Guinle, João Gomes Ribeiro de Avellar, Dr. Alfredo Camillo Valdetaro, Benedicto Antonio da Silva, e Ribeiro, Barros & Braga. De todos, apenas restariam o segundo e o terceiro, pois as incertezas da época, a falta de confiança no futuro, as inquietações oriundas da abolição da escravidão, entre outras razões, o explicavam. Onde o Barão de Mauá, o Governo de São Paulo, o Central haviam ensaiado em vão, vingaria a iniciativa particular? O occaso do Imperio, as perturbações politicas e economicas que sua quéda deixava entrever, não eram para animar.

Taes foram as clausulas do contracto (Dec. n. 9.979, de 12 de Julho de 1888):

> I — As obras de melhoramento do porto de Santos, que constituem o objecto da concessão feita pelo presente Decreto a José Pinto de Oliveira, Candido Gaffrée, Eduardo P. Guinle, João Gomes Ribeiro de Avellar, Dr. Alfredo Camillo Valdetaro, Benedicto Antonio da Silva e Ribeiro, Barros & Braga, são as que constam do plano e relatorios confeccionados pelo Engenheiro Domingos Sergio de Saboia e Silva, comprehendendo um caes e aterro entre o extremo da ponte velha da Estrada de Ferro e a rua Braz Cubas, o estabelecimento de uma via ferrea dupla de um metro e sessenta centimetros (1m.60) de bitola para o serviço dos guindastes e vagões de carga e a construcção dos armazens precisos para a guarda de mercadorias.
>
> As referidas obras serão executadas de accôrdo com os estudos alludidos apresentados ao Ministerio dos Negocios da Agricultura, Com-

---

(14) "Será excusado mesmo neste momento lembrar os serviços da imprensa nessa cruzada honrosa e patriotica; todos os habitantes da Provincia ainda se recordam com orgulho da attitude franca e sincera de todos os jornaes paulistas, advogando uma causa, que elles julgavam de interesse immediato para o engrandecimento de sua terra". *Diario de Santos*, de 13 de Julho de 1888.

mercio e Obras Publicas em datas de dez de Julho e nove de Outubro de mil oitocentos e oitenta e seis e com as seguintes modificações que os concessionarios obrigam-se a effectuar, sem que por isso possam allegar dispendio com a construcção superior á importancia do orçamento constante dos mesmos estudos, a saber: tres mil oitocentos e cincoenta e um contos quinhentos e cinco mil quinhentos e setenta réis ..... (3.851:505$570);

1ª — Ao longo do caes será reservada uma faixa de 20 metros de largura para deposito de mercadorias durante as operações de carga e descarga;

2ª — Serão construidos telheiros ou galpões para abrigo provisorio das mercadorias durante aquellas operações;

3ª — Em vez de guindastes a vapor indicados no projecto, serão estabelecidos apparelhos hydraulicos do systema Armstrong.

§ 1º — O systema de fundações adoptado poderá ser substituido sem augmento do custo das obras por outro que offereça iguaes garantias de estabilidade e duração, se o Governo nisso convier, concedendo para esse fim a precisa autorização;

§ 2º — Fica entendido que só nos casos previstos na actual tarifa das Alfandegas haverá isenção de direitos de importação para o material a empregar na construcção e custeio das obras.

II — Os concessionarios terão o uso e gozo das obras de que trata a clausula precedente pelo prazo de trinta e nove annos a contar da presente data com os onus e vantagens estabelecidos pela Lei numero mil setecentos e quarenta e seis de treze de Outubro de mil oitocentos e sessenta e nove e de accôrdo com as estipulações e modificações provenientes das presentes clausulas.

Findo esse prazo reverterão para o Estado sem indemnização alguma as obras, terrenos e bemfeitorias, bem como todo o material rodante da empresa.

III — Os concessionarios terão igualmente o usofruto dos terrenos desapropriados e dos que forem aterrados, podendo de accôrdo com o Governo arrendar ou vender os que não forem necessarios ao serviço da empresa.

O producto do arrendamento será reunido ao das taxas para os fins da segunda parte do § 5º do artigo 1º da Lei alludida de 13 de Outubro de mil oitocentos e sessenta e nove; no caso de venda será o producto da mesma levado á conta de amortização do capital.

IV — O Governo reserva-se o direito de resgatar as obras na fórma do artigo primeiro paragrapho nono da Lei de treze de Outubro de mil oitocentos e sessenta e nove.

Para este resgate bem como para a reducção das taxas de que trata o artigo primeiro paragrapho quinto da mesma Lei, será deduzida do custo das obras a importancia que já houver sido amortizada.

V — Os concessionarios terão o direito de cobrar pelos serviços prestados nos seus estabelecimentos na fórma da Lei de treze de Outubro de mil oitocentos e sessenta e nove as seguintes taxas:

1º — pela carga e descarga de mercadorias e quaesquer generos nos caes que possuirem em virtude da presente concessão, exceptuados apenas os objectos de grande volume e pouco peso, um real por kilogramma.

2º — Pela carga e descarga nas mesmas condições de objectos de grande volume e pouco peso, tres réis por kilogramma.

3º — Por dia e por metro linear de caes occupado por navios a vapor setecentos réis.

4º — Por dia e por metro linear de caes occupado por navios que não sejam movidos por meio de vapor, quinhentos réis.

5º — Por mez ou fracção de mez e por kilogramma de mercadorias ou qualquer genero que houver sido effectivamente recolhido aos armazens dos concessionarios, dois réis.

Paragrapho unico — São isentos do pagamento de taxas:

1º — Em relação a carga e descarga os volumes que constituirem bagagem de passageiros.

2º — Relativamente a atracação dos botes, escaleres e outras embarcações miudas de qualquer systema e os que pertencerem a navios em carga e descarga.

VI — Serão feitos gratuitamente os serviços de transporte de imigrantes do caes para a estrada de ferro e carga e descarga das respectivas bagagens, bem como as das malas do Correio.

VII — Os concessionarios terão preferencia em igualdade de condições para a execução de obras semelhantes que durante o prazo desta concessão se tornarem necessarias ao porto de Santos.

VIII — Os concessionarios obrigam-se a effectuar o serviço das capatazias de conformidade com o Regulamento e Instrucções que o Ministerio da Fazenda expedir para estabelecer as relações da empresa com os empregados da Alfandega.

IX — O serviço de carga e descarga de mercadorias, uma vez encetado ficará sujeito á fiscalização do Inspector da Alfandega, que dará aos concessionarios as precisas instrucções de accôrdo com o Regulamento a que o serviço estiver subordinado.

Os mesmos concessionarios ficarão sujeitos além disso ás obrigações que os Regulamentos impõem aos administradores de Trapiches alfandegados na parte em que lhes forem applicaveis pela guarda, conservação e entrega das mercadorias recebidas nos seus armazens, as quaes serão todas as que o Inspector da Alfandega designar.

Incumbe-lhes outrosim remover com promptidão os volumes que deverem ser recolhidos aos armazens da Alfandega.

X — Não será permittida a atracação de navios na parte do caes fronteiro á Alfandega senão quando tiverem de descarregar mercadorias destinadas aos respectivos armazens.

Fica expresso que não haverá dupla cobrança de taxas, devendo cessar pela Alfandega a cobrança das que passarem a pertencer aos concessionarios.

XI — Os concessionarios entrarão annualmente para os cofres publicos com a quantia necessaria para a fiscalização das obras e serviço da empresa até o maximo de quinze contos de réis (Rs. 15:000$000).

XII — As obras terão começo dentro de seis mezes a contar da presente data, e serão concluidas no prazo de tres annos sob pena de multa de dois contos de réis (Rs. 2:000$000), em qualquer dos casos, por mez de demora.

XIII — Pela inobservancia das demais clausulas da presente concessão poderão ser impostas aos concessionarios multas de duzentos mil réis a dois contos de réis (200$000 a 2:000$000), as quaes poderão ser reduzidas da caução na importancia de vinte contos de réis (20:000$000) prestada em conformidade com a condição decima sexta do Edital da Directoria de Obras Publicas de dezenove de Outubro de mil oitocentos e oitenta e seis, e que fica retida no Thesouro Nacional para garantia da fiel execução do contracto, devendo ser completada sempre que por qualquer motivo se achar desfalcada.

CAPITULO III

PRIMEIROS TRABALHOS E OBSTACULOS

Assignado o contracto, puzeram-se á obra os concessionarios. Ella tinha que iniciar-se dentro de seis mezes, a contar de 20 de Julho de 1888, data da assignatura, e assim succedeu. Era bom augurio, pois os pretendentes anteriores, — Conde de Estrella — Dr. Andrade Pertence, a propria Provincia de São Paulo, — apesar de prorogações successivas, nem a isso tinham chegado.

Como base technica, o relatorio Saboia e Silva. Como engenheiro, tambem um brasileiro, Guilherme Benjamin Weinschenk, até então especialisado em outro campo de actividade, — as estradas de ferro, — para quem a construcção de uma empresa inteiramente nova não teria segredos. Andavam os estranjeiros, os hollandezes sobretudo, prodigalizando por toda a parte sua experiencia no levantamento de caes e melhoramento de portos; e o Brasil, "feia lagarta que deixava o casulo colonial", trabalharia em Santos com a engenharia nacional, sem mais

concurso de fóra que os materiaes e apparelhos não fabricados aqui, dando ao paiz o maior monumento portuario, que chegaria depois a ter (15).

E o capital? Era questão tambem relevante, pois se retribuiria com o tempo, sem onus para o Thesouro, numa época de apertos para este e de retraimento privado notorio. Apesar disso, seria igualmente todo nosso. Para tanto, organizou-se, pelo prazo de 4 annos, uma sociedade em nome collectivo, com séde no Rio de Janeiro, sob a firma Gaffrée, Guinle & Companhia, de que eram gerentes os socios desse nome. O capital foi de 4.000 contos, devendo realizar-se á proporção que se tornasse necessario e concorrendo os socios da seguinte maneira: Candido Gaffrée, 1.000 contos de réis; Eduardo Palassin Guinle, Benedicto Antonio da Silva, Francisco de Castro Rebello, 500 contos de réis, cada um; José Pinto de Oliveira, João Gomes Ribeiro de Avellar, Dr. Alfredo Camillo Valdetaro, 450 contos de réis, cada um; e Hypolito Velloso Pederneiras 150 contos de réis. Tinham desistido Ribeiro, Barros & Braga, sendo substituidos por Francisco Justiniano de Castro Rebello e Hypolito Pederneiras (decreto n. 10.040, de 15 de Setembro de 1888). Diziam as clausulas 1ª e 2ª do contracto social de 23 de Julho de 1888:

> 1ª — O objecto da sociedade é a execução do contracto de 20 de Julho corrente, celebrado com o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em virtude do decreto n. 9.979, de 12 do mesmo mez, para as obras de melhoramento do porto de Santos, na Provincia de São Paulo, a compra e venda de materiaes de construcção e quanto directa ou indirectamente se referir a esse contracto.
>
> 2ª — A firma é Gaffrée, Guinle & Companhia, e della sómente poderão usar os socios Candido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle, unicos gerentes ou conjuntamente ou substituindo-se reciprocamente por tempo determinado ou não, provisoria ou definitivamente, na constancia da sociedade e no periodo da liquidação, competindo a qualquer delles a totalidade dos poderes (16).

Elevado o capital a 15.000 contos de réis (27 de Dezembro de 1890) e funccionando a firma sob a denominação de Empresa das Obras dos Melhoramentos do Porto de Santos, passou ella, logo depois, diante da ampliação que ia ter o caes, a constituir uma sociedade anonyma (estatutos, 24 de Outubro de 1892; assembléa de constituição, 29 de Outubro de 1892), a actual Companhia Docas

---

(15) Aos 22 de Abril de 1896, assim se exprimira a Directoria da Empresa ao Engenheiro Weinschenk: "Com a maior satisfação levamos ao seu conhecimento que, na Assembléa Geral realizada hoje, fizeram-se honrosas referencias á sua pessôa e foram reconhecidos os relevantes serviços que, com toda a constancia e dedicação, tem V. S. prestado a esta Companhia, no espinhoso cargo de Engenheiro Chefe de suas obras, bem como o seu digno ajudante o Sr. Dr. Alfredo Silveira de Souza, não sendo esquecido o pessoal technico e operario que V. S. cita como seus bons auxiliares e cujos nomes constam do relatorio apresentado á referida Assembléa.

"Fazendo a V. S. esta communicação e pedindo-lhe de a transmittir áquelles seus dignos auxiliares, não podemos deixar de ainda uma vez manifestar-lhe o reconhecimento dos valiosissimos serviços prestados a esta Companhia, cujas obras, devido á sua illustração e alta proficiencia são consideradas as mais importantes deste Paiz, constituem padrão de gloria para si, e são motivo de justo orgulho para esta Directoria".

(16) A qualquer dos socios era licito ceder a outro ou outros a parte que tinha na sociedade (clausula 7ª). A clausula 8ª dizia assim: "Annualmente proceder-se ha a balanço, mas não se procederá á distribuição de lucros ou prejuizos, attenta a natureza do objecto principal da sociedade. Findo o prazo de duração se fará balanço e proceder-se ha á distribuição de lucros ou á repartição de prejuizos, observando o seguinte: os prejuizos serão divididos na proporção da quota de capitaes de cada socio; dos lucros liquidos pertencerão 20 %, em partes iguaes aos socios gerentes actuaes, como remuneração de seu trabalho, ficando entendido que, se por occasião da partilha, existir apenas um delles, o outro lucrará a respectiva parte; os 80 % restantes serão divididos entre todos os socios na proporção da quota de capital de cada um".

de Santos, subrogada em todos os direitos, obrigações e privilegios de seus antecessores Gaffrée, Guinle & Companhia (17).

Dos socios anteriores os herdeiros de um iriam propôr, pela retirada, muitos annos mais tarde, acção de indemnização, que não prevaleceria. Os estatutos diziam, na sua parte essencial:

> Art. 1° — Sob a denominação Docas de Santos é formada uma sociedade anonyma, tendo por objecto:
>
> I — Continuar a construcção do porto da cidade de Santos, no Estado de São Paulo, e exploral-o nos termos da Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869 e dos decretos n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, n. 10.166, de 12 de Janeiro de 1889, n. 10.277, de 30 de Julho de 1889, n. 10.438, de 9 de Novembro de 1889, n. 966, de 7 de Novembro de 1890, n. 1.155, de 7 de Dezembro de 1890, n. 74, de 12 de Março de 1891, ns. 789 e 790, de 8 de Abril de 1892, n. 813, de 7 de Maio de 1892, ns. 942 e 943, de 15 de Julho de 1892, ns. 1.069 e 1.072, de 5 de Outubro de 1892, com todos os seus direitos e obrigações;
>
> II — O commercio, em geral, de commissões, inclusive agencia de navegação e transportes terrestres.
>
> Art. 2° — O prazo de sua duração será de 88 annos, de accôrdo com os referidos decretos, devendo terminar em 7 de Novembro de 1980.
>
> Art. 3° — A séde será para todos os effeitos juridicos a cidade do Rio de Janeiro.
>
> Art. 4° — O capital de 20.000:000$000 (vinte mil contos de réis) é dividido em 100.000 acções de 200$000 cada uma ao portador, logo que estiverem realizadas as entradas todas, se os accionistas não preferirem nominativas. Toda a acção é indivisivel em referencia á sociedade.
>
> Art. 5° — Para a formação do capital concorrerão: *a*) Gaffrée, Guinle & Companhia com as concessões constantes dos citados decretos, obras executadas, material existente e todo o seu activo, isto é, com bens, coisas e direitos, o que, segundo a legislação em vigôr, sómente será admittido como prestação ou entradas das acções que subscreverem, depois de avaliado; *b*) os demais accionistas com dinheiro (18).

Teria a Empresa difficuldades technicas, administrativas e mesmo politicas que vencer, desde os primeiros annos. E' que ficariam resentimentos da concurrencia, e a restricção ao contrabando, em que importava a construcção do caes, a questão das taxas e outras, deixavam tambem contas a ajustar. Além disso, obra nova, em fundo difficil, o caes ia ampliar-se extrordinariamente, para corresponder melhor ao desenvolvimento do porto, donde uma série de alterações technicas, prolongamentos imprevistos, favores impugnados e onus discutidos, dando á concessão, sobre estructura fundamental invariavel, aspecto novo, que se procurou regular em varios avisos, decretos, leis e decisões, emanados todos do Governo já então republicano.

Nas difficuldades technicas, o fundo de lôdo fôra mesmo motivo de inquietações para um dos Deputados interpellantes (19). Caracterizara Saboia e Silva

---

(17) Communicada essa transformação ao Ministro da Agricultura e Obras Publicas (5 de Novembro de 1892) foram os estatutos publicados no *Diario Official* de 14 e a acta da primeira assembléa no mesmo *Diario Official* de 27 do referido mez de Novembro de 1892.

(18) A sociedade seria administrada por dois directores, cada qual caucionando sua responsabilidade com mil acções; eram remunerados com um conto de réis cada um por mez e exerciam o mandato por seis annos, salvo reeleição. Havia tres fiscaes e, annualmente, uma assembléa geral ordinaria e tantas extraordinarias quantas necessarias, tendo sido escolhidos Directores nos seis primeiros annos, Candido Gaffrée, negociante, morador á rua de São Clemente n. 145, e Eduardo Palassin Guinle, negociante, morador á mesma rua n. 143; servindo no Conselho Fiscal até á primeira reunião da assembléa geral ordinaria, como membros effectivos — Dr. André Gustavo Paulo de Frontin, João Evangelista Vianna e Olympio Frederico Loup; como supplentes — Saturnino Candido Gomes, Dr. Alfredo de Miranda Pacheco e Manoel Vicente Lisbôa.

(19) "Pela leitura dos jornaes que submeterei á apreciação desta Camara, o porto de Santos em quasi toda sua extensão tem lôdo até 14 metros de profundidade. Se assim é,

o porto como de favoraveis condições de navegação pelos ventos e as marés (20), mas não ignorava as resistencias que opporia á remodelação. A realidade, ainda assim, ficava além da sua espectativa (21). Autor do projecto e, depois, engenheiro fiscal do Governo junto ás obras, delle adviriam suggestões e reformas na construcção. Vasa em excesso, cascos de embarcações submersos, grandes aterros a fazer, pessimas condições de carga e descarga, tudo difficultava os trabalhos (22). Consignou um depoimento, mesmo depois de adiantadas as obras:

> O littoral apresentava aspecto repugnante. Nas marés altas as aguas cresciam até perto das ruas, e nas baixas ficava descoberta uma grande faixa de lôdo, a que se juntavam os detrictos da cidade, produzindo emanações fetidas. Ainda hoje perto do Valongo, onde começa o caes, póde-se vêr nas horas de maré baixa uma parte do porto com esse fundo de lôdo e avaliar o que havia antigamente até junto á Alfandega, na extensão aproximada de um kilometro (23).

A Empresa justificaria, na divergencia entre o que devia fazer e o que realmente construiu, os atrazos de construcção e as primeiras prorogações obtidas. Foi um dos melhores auxiliares de Weinschenk, Alfredo Silveira de Souza, quem o testemunhou, ao preparar-se, mais tarde, para receber os materiaes encommendados na Europa e a montagem do fluctuante para dragagem:

> O engenheiro do Governo havia pensado que a massa immensa de lôdo que existia, desde o littoral até o ponto em que se devia construir a muralha, podia ser conservada, que não havia necessidade de ser retirada e, então, no seu orçamento, calculou sómente a quantidade de lôdo a extrahir, em uma faixa de 60 metros, contados da orla externa do caes para o canal, dando um cubo de 80.000 metros.
>
> A massa de lôdo, porém, que havia ao longo do littoral e que se apresentava descoberta nas marés baixas em uma largura de 10 a 70 metros, não podia resistir ao peso do aterro e refluia toda para os pontos

---

e se pelo contracto só se deve escavar apenas até oito metros e ahi assentar as obras, parece-me que a construcção deste caes não poderá offerecer absolutamente segurança alguma". Rodrigues Peixoto, Camara, 13 de Agosto de 1888.

(20) "É elle uma bacia natural que se communica com a bahia denominada de Santos por um canal profundo e relativamente estreito. As ondulações do mar, mesmo nos maiores temporaes, não se pódem propagar até o porto e os altos morros que o cercam de todos os lados não permittem que os ventos possam levantar marêtas que impeçam a carga e descarga dos navios. As marés fazem-se sentir com toda a regularidade do porto, mas a sua oscillação de 2m.34 no maximo não embaraça o serviço de descarga, e a sua correnteza que não excede de 2.160 metros ou pouco mais de uma milha por hora não póde pôr em risco aos navios que se acharem amarrados ao caes ou pontes, ou estacionados no ancoradouro. A' acção diurna do fluxo e refluxo da maré junta á da massa dagua doce, que logo em seguida ás grandes chuvas despejam os rios que desembocam nos lagamares acima do porto de Santos, deve-se a manutenção da profundidade deste porto e do canal que o communica com o oceano". *Relatorio* Saboia e Silva, cit. pag. 16.

(21) "Vernon Harcourt em um excellente livro sobre portos e docas, recentemente publicado, assignala como condições essenciaes de um bom porto commercial ampla profundidade, perfeito abrigo e caes ou construcções analogas que facilitem o embarque e desembarque das mercadorias.

"As duas primeiras condições acham-se satisfeitas no porto de Santos, que é certamente um dos mais bem dotados pela natureza; mas quanto á terceira, deixa elle muito a desejar. Não existem caes propriamente ditos, cabendo difficilmente essa denominação aos pequenos muros pela maior parte de pedras seccas, que guarnecem o littoral da cidade e onde durante a maré baixa não encostam senão escaleres... Accresce que durante a maré baixa uma grande faixa de lôdo saturada de residuos da cidade emerge em toda a frente do porto produzindo sob a acção dos raios solares emanações fetidas que não podem deixar de prejudicar a salubridade. Este estado de coisas tende a aggravar-se de dia para dia com o rapido deposito de lôdo em toda a frente da cidade; é pois, urgente, remedial-o". *Idem*, pag. 11.

(22) Dizia a Associação Commercial de Santos em 1887: "O estado do porto é cada vez peior. Já não ha ponto onde possa atracar um navio sem encalhar, o serviço faz-se com insano trabalho e dispendio de dinheiro".

(23) *As Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, editoriaes do *"Jornal do Commercio"*, Rio de Janeiro, 1896.

> em que se devia construir a muralha, o que era um perigo para ella e nos obrigava a um serviço enorme de dragagem. E' assim que, devendo dragar 105.933 metros cubicos, incluindo o lôdo da caixa, tivemos de dragar até 31 de Dezembro de 1895 a grande massa de 498.689 metros cubicos.

Outros tropeços immediatos foram as pontes e trapiches então existentes no porto, para carga e descarga, e os terrenos alagadiços e de marinha. Nos archivos da Empresa, nos jornaes do tempo, nos decretos e decisões expedidas, até na chronica dos tribunaes, aonde foram ter alguns desses casos, é patente o embaraço, intermitentemente removido e de novo levantado á construcção (24).

As pontes eram vinte e tres ao todo, duas das quaes pertencentes á Alfandega e duas á Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, depois São Paulo Railway, "quasi todas mal construidas e acanhadas, dizia o engenheiro Saboia e Silva, não tendo, nem podendo comportar os apparelhos aperfeiçoados de descarga, e demais sem a profundidade de agua sufficiente para atracação de navios de grande calado, tornando indispensavel o emprego de pontões através dos quaes as cargas eram transportadas para bordo dos navios".

O decreto autorizando a concessão foi de 12 de Julho de 1888. Já a 23 de Agosto seguinte, a Empresa pedia ao Governo Imperial a suspensão das obras que a Estrada de Ferro Santos a Jundiahy executava no littoral, e que não poucos embaraços iam trazer-lhe. A 13 de Outubro do mesmo anno requereu tambem a demolição do prolongamento da ponte dessa companhia, dentro do prazo de um anno (a chamada ponte ingleza, cuja litigio com as Docas ia prolongar-se), solicitando, do mesmo passo, não se construissem mais pontes e cercados de peixe no raio da concessão. Mas a lucta continuou, ora ganhando, ora perdendo a Empresa, reconhecido afinal o direito desta á destruição, á medida que caminhava o caes. Assim foi que, autorizada pela Camara Municipal de Santos a construcção de sete pontes (10 de Janeiro de 1890), sob a allegação de exigidas ao commercio, protestou a Empresa, offerecendo-se para fazel-as, emquanto não fosse entregue o caes ao trafego.

Mais adiante, um memorial expôz ao Ministro da Viação e Obras Publicas os obstaculos que a referida via-ferrea, numa lucta que apenas começava, lhe trazia:

> Convencida da falta absoluta do direito para impedir a desapropriação de suas pontes tem constantemente a Companhia Ingleza, com protestos sem base alguma, procurado embargar a execução dos decretos que autorizaram a construcção das obras, repetindo a já sediça e mais que refutada argumentação de que as pontes fazem parte integrante da concessão de 1860 sem se recordar que, além da decisão sómente sob consulta do Conselho de Estado que resolveu essa questão, deve existir na Secretaria desse Ministerio um requerimento do então Superintendente da Companhia, o Sr. Barão de Mauá, datado de 1861 em que pedia ao Governo permissão para construir a sua primeira ponte.
>
> Esse requerimento por si só resolveria a questão, se ella não se achasse resolvida. Não contente com esses protestos ainda tenta a Companhia Ingleza conseguir da Camara Municipal a illegalidade de dar-lhe por aforamento os terrenos de marinhas e alagados indispensaveis ás obras de melhoramento do porto de Santos, e como taes já concedidos para esse fim.

No caso dos terrenos alagados e de marinha, maiores foram os obstaculos, pela opposição que fizeram ao caes alguns occupantes de lotes necessarios ás obras, de boa fé ou com o intuito de especularem com a desapropriação em perspectiva. Ahi tambem começou logo a divergencia, e não foi menos com a

---

(24) Vêr, entre outros, *Companhia Docas de Santos, a manutenção de posse do... alheio. As pontes Paquetá e Brasil.* São Paulo, Typ. Derenne & Companhia, 1898.

referida Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, contra cujo pedido de aforamento apresentou protesto a Empreza aos 24 de Janeiro de 1889 (25). Determinou o Governo Imperial lhe fossem respeitados os direitos, mas em vão. Por mais de um decennio, tambem com alternativas (26), seguiria a disputa vagarosa mas decisamente favoravel á Empreza (27).

Acima, porém, de decisões, por melhores que fossem, estava a boa razão, exposta, nestas palavras do Sub-Procurador Federal da cidade (24 de Setembro de 1895):

> Os terrenos de marinha fazem parte do dominio nacional e foram dos poucos reservados á União na partilha constitucional, attendendo-se á necessidade da defesa militar, alinhamento e regularidade do caes, servidão publica, navegação, bom estado e alfandegamento dos portos e criação de entrepostos, serviços estes exclusivamente a cargo da União (art. 34, § 5° da Const. Federal e preambulo do decreto n. 4.105, de 22 de Fevereiro de 1868).
>
> No littoral de Santos executam-se obras de caracter federal qual o melhoramento completo do porto, e a Administração poderá ter necessidades publicas imperiosas a satisfazer para defesa militar e para regular a boa arrecadação das rendas federaes. E', pois, um erro e erro grave a concessão desordenada e sem a precisa cautela destes terrenos a particulares, com menosprezo dos planos e projectos de obras geraes que o Governo Federal possa achar de conveniencia fazer no littoral da

---

(25) "Transferindo ás Camaras Municipaes o direito de aforar os terrenos de marinha, a lei n. 3.348 de 20 de Outubro de 1887, no art. 8° n. 3 apenas adjudicou-lhes a percepção da renda proveniente dos aforamentos e manteve para o Estado o dominio de taes terrenos, cabendo a este a percepção do laudemio (Av. do M. da Fazenda de 12 e 14 de Dezembro de 1887) e subordinando as concessões ao regime do decreto n. 4.105 de 22 de Fevereiro de 1868.

"E' assim que as Camaras Municipaes devem nos termos do art. 3°, paragrapho unico do referido decreto n. 4.105 ter muito em attenção os planos de obras geraes, e portanto essa Camara não póde deixar de submeter a pretenção da Companhia Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy a esse criterio, tanto mais que por força do decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, findo o prazo da concessão feita aos supplicantes reverterão para o Estado sem indemnização alguma, as obras, terrenos e bemfeitorias.

"O que os supplicantes requereram ao Governo Imperial, como verá essa Camara da copia junta, vem completar as obras de melhoramento do porto de Santos, e isso é consideração que nos termos do preambulo do decreto n. 4.105, de 22 de Fevereiro de 1888 não póde ser desattendida, accrescendo que o aforamento impetrado pela Companhia Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy abrange zona já incluida na concessão do decreto n. 9.979 de 12 de Julho ultimo e offende a propriedade do Estado".

(26) Assim, em aviso n. 29, de 29 de Outubro de 1889, o Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, dirigindo-se ao Presidente da Provincia de São Paulo sobre o aforamento de um lote de terreno de marinha, affirmou ter a Municipalidade de Santos "o direito de fruir os respectivos foros, desde que não fossem semelhantes terrenos precisos á execução de plano e projectos de obras geraes..." Antes, havia sido provida a reclamação das Docas de Santos contra a concessão de terrenos de marinha no Valongo, feita á mesma São Paulo Railway, e tendo esta recorrido ao Ministro da Agricultura confirmou-se a decisão. Por acto de 28 de Janeiro de 1893, o Ministro da Fazenda negou á Camara Municipal de Santos o aforamento de 600 metros de terrenos de marinha, para a construcção de uma ponte de desembarque de gado, "visto o direito que assistia aos concessionarios do caes". E finalmente tendo a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro obtido a concessão para construir, usar e gozar o prolongamento de sua linha de Ressaca a Santos, foram resalvados, pelo decreto n. 1.098, de 25 de Outubro de 1892, quanto aos terrenos de marinhas "os direitos da Companhia Docas de Santos".

(27) O Relatorio da Companhia, de 1893, assim se referirá finalmente a essa solução: "A São Paulo Railway Company que, até então, havia embaraçado o progresso das nossas obras, embargando, em Novembro de 1892, as do aterro junto aos caes, a pretexto do direito de posse, que dizia ter, de terrenos de marinha, e protestando sempre pela conservação das suas pontes no porto de Santos, o que tudo lhe foi contestado por nós, julgou mais acertado encarregar o Sr. Dr. M. Fox, que de Londres veiu, como representante da referida companhia, estudar e propôr accôrdo que resolvesse definitivamente as questões entre as duas companhias. Com este cavalheiro tivemos aqui e em Santos diversas conferencias, sendo a ultima na Secretaria do Ministerio da Agricultura com a assistencia do Sr. Dr. Director da Directoria das Obras Publicas do mesmo Ministerio e o Sr. W. Speers, superintendente da São Paulo Railway Company, ficando ahi ajustado o accôrdo de 5 de Junho de 1893, assignado pelas partes interessadas, que resolveu todas as questões pendentes".

cidade de Santos, criterio que o citado decreto n. 4.015 mandou adoptar com muita attenção (art. 3º, paragrapho unico).

Foi o caso que, por iniciativa do Inspector da Alfandega de Santos, então em luta com a Empresa (5 de Abril de 1895), deviam os possuidores de terrenos de marinha apresentar-se á repartição "afim de legalizarem os seus titulos de aforamento e verificar-se se é ou não legitima a posse em que estão dos referidos terrenos".

O expediente aberrava das normas processuaes, além de ferir a Companhia cujas construcções, ao longo do littoral, podiam estar em conflicto com taes concessões. E assim se demonstrou. As allegações da Companhia eram tanto mais comprehensiveis, quanto, usufrutuaria apenas dos terrenos e das obras, tudo passaria, sem indemnização nenhuma, no fim da concessão, ao Estado. Além disto, ella não se oppunha á medida senão na zona dos trabalhos. Mas debalde. Leis sobre terrenos de marinha no Imperio, sua situação na Republica, competencia nacional e municipal para delles dispôr, de tudo foi preciso lançar mão. Já a polemica andava ardente, por outros motivos, e não arrefeceu. Eram de lês os longos editoriaes da *Tribuna do Povo,* contrariando as razões com que José Xavier Carvalho de Mendonça, já consultor juridico das Docas e depois zelador dos seus direitos no tempo, se opuzera, em memorial e nas paginas do *Diario de Santos,* á legitimação. A' linguagem do jurisconsulto, considerado então como um dos maiores, e, depois, em direito commercial, certamente o maior, responderam apreciações, que só a paixão do momento podia explicar (28).

CAPITULO IV

OLHANDO O FUTURO

Projectado numa extensão apenas de 866 metros, do extremo da ponte velha da Estrada de Ferro á rua Braz Cubas, viu-se logo que o caes tinha que ser ampliado (29).

---

(28) "Para quem é feito o memorial? E' feito para leigos, beccios, ou para a propria autoridade administrativa que tem auxiliares expertos e conhecedores do assumpto? Mas o Dr. Carvalho de Mendonça não é habil. Não sabe argumentar. Não entende o que lê. Em vez de buscar sophismas que a dialetica permitte e mesmo aconselha a quem quer sustentar uma certa e determinada these, faz citações em falso ou soccorre-se de disposições que o põem em flagrante contradita com o que pretende sustentar. Os seus argumentos são contraproducente". *Tribuna do Povo,* 7 de Outubro de 1896. — "Mas o seu advogado não quer vêr isto, teimoso como Tirteo anda a aconselhar a Companhia, sua cliente, que se torne impertinente para com o Governo, pedindo-lhe que feche os olhos á lei e lhe dê o que é alheio. E lá anda a Companhia de porta em porta, de Ministro a Ministro, ora com o da Viação e Obras Publicas, ora com o do Interior (e ainda ha de ir amolar o da Marinha, o da Guerra e mesmo o do Exterior verão...) a fazel-os expedir avisos ao collega da Fazenda, solicitando medidas e providencias que não podem de modo algum ser attendidas". *Idem,* 11 de Outubro de 1896. Tudo porque o Ministro da Viação e Obras Publicas, em 19 de Setembro anterior, e "com o fim de acautelar os interesses da União e de evitar embaraços ás obras que mediante contracto estão sendo construidas no porto de Santos", rogou ao collega da Fazenda providencias para que se não consentisse ali celebração ou innovação de contractos de terrenos de marinhas.

(29) No seu relatorio Saboia e Silva havia estudado as vantagens do systema de caes corrido sobre o de molhes ou pontes distribuidas num aterrado, decidindo-se pelo primeiro. Entre outras considerações, escreveu depois de referir ao menor custo primitivo, menores despesas de conservação e maior linha de atracação do que o systema de molhes: "Comquanto concorde com estas vantagens do projecto com molhes, julgo que o do caes continuo offerece outras que são de maior importancia relativamente ao porto de Santos, servido como acima ficou dito por navios a vapor, muitos dos quaes paquetes. No caes continuo a descarga dos vapores póde ser feita por todas as escotilhas e os guindastes de descarga, bem como os meios de transporte das mercadorias, quer sejam carroças, vagões, tramway ou vagões da estrada de ferro, podem com rapidez e sem atropelo algum approximar-se dos navios". *Relatorio* Saboia e Silva, pag. 22.

Honra aos homens do tempo, alguns dos quaes então não comprehendidos, a visão do porto com um apparelhamento digno do seu futuro. Já era nos primeiros annos da Republica, quando a febre da especulação quasi tudo dominou. A preservação do contracto contra isso, a preoccupação do capital exclusivamente brasileiro, a renuncia invariavel ao ouro estranjeiro, então e todo o tempo depois, mesmo nos dias mais graves, constituem acontecimento singular na historia do paiz. O unico simile aliás existente, nas estradas de ferro, tambem fructo de iniciativa, de capitaes e da engenharia nacional, teria que appelar, muito depois, para o dinheiro de fóra (30).

Ampliado que fosse o caes, os trabalhos e o capital augmentariam em proporção. Aquelle iria, então, de 866 a mais de cinco mil metros de extensão e este passaria de menos de quatro mil contos de réis a mais de duzentos mil. Baste dizer que os calculos de Saboia e Silva se baseavam no exercicio de 1884-1885, sobre uma exportação de cerca de 130 mil toneladas e uma importação de 80 mil, mais ou menos.

No seu anno de maior expansão, 1929, Santos chegaria exportar quasi um milhão e importar dois milhões e meio de toneladas.

O contracto inicial, guardando sempre a estructura fundamental, teve, pois, que ampliar-se, ora por iniciativa da propria Empresa, ora por deliberação da Camara Municipal ou da Associação Commercial de Santos, instrumentos todos de um imperativo maior, a adaptação do porto ás condições em que ia desenvolver-se. A capital do já Estado de São Paulo, tomaria posição reservada a principio, hostil logo depois, embora de paulistas eminentes adviessem, como membros do Governo Federal, medidas de relevancia para o porto e a Empresa. A rivalidade com Santos, latente ou ostensiva, dividiria depois os dois campos, criando para a Companhia uma das duas primeiras crises por que ia passar, pois lhe ameaçaria a essencia mesma no direito de retenção das taxas como meio de retribuição do capital. Seria, em 1896, a chamada questão da Alfandega de São Paulo.

A série de leis, decretos e decisões administrativas, completando a concessão nos primeiros annos da Republica, não é pequena. Logo no inicio, e ainda no Imperio, representou a Empresa, por motivos technicos, sobre a necessidade de não ficar o caes nos limites determinados, — extremo da ponte velha da estrada de ferro e a rua Braz Cubas (866 metros), — mas de ser prolongado, completando-se tudo "com a construcção de um dique, no lugar mais apropriado do prolongamento e nas condições mais economicas possiveis" pois da "Europa ao Pacifico, explicava a solicitação, só havia dique no Rio de Janeiro, construido em condições que obrigam a joias e estadias quasi prohibitivas". Não cobrariam os supplicantes augmento de taxas pelo prolongamento, sendo as do dique opportunamente instituidas pelo Governo Imperial, e de tudo offereceriam orçamento prévio.

Estas foram as razões (29 de Setembro de 1888):

> Gaffrée, Guinle & Companhia, concessionarios e constructores das obras de melhoramento do porto de Santos, tendo verificado que para a conservação da profundidade necessaria junto ao caes que lhe foi concedido é indispensavel rectificar as sinuosidades do littoral para o lado do Valongo visto que a corrente de vasante se dirige para essa parte e

---

(30) "Em 1890-1891, assignalou depois, em 1896, o *Diario de Santos*, quando estava no apogeu a formação das grandes companhias, os empresarios das obras do porto de Santos não levaram ao encilhamento a concessão que tinham e que muito bom dinheiro poderia lhes dar. Emquanto lá por fóra o jogo corria desenfreado, elles, honrados, conscienciosos, cumpridores de sua palavra, não desviaram, durante um só momento, a sua actividade das obras que lhe estavam confiadas". *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, 1ª série, cit., pag. 42.

conquanto a reentrancia seja em grau menor que a ponte ingleza a demolir tambem produz uma corrente na vasante, que diverge da linha do caes concedido criando aguas mortas junto a elle facilitando o deposito de areia em suspensão; nestas circumstancias pedem a V. M. I. se digne conceder-lhe autorização para prolongarem a linha do caes pelo Valongo em direcção ao rio Saboó, da maneira indicada no desenho annexo para evitar os inconvenientes apontados e deste modo, visto o prolongamento ficar proximamente parallelo á margem fronteira, a força da corrente de vasante se produzirá junto ao caes concedido conservando-o limpo de sedimentos. Como um objectivo do caes, não menos importante, é o saneamento do porto, o prolongamento trará ainda a vantagem de sanear esta outra parte do littoral, que nas marés baixas expõe grande extensão de terreno lodoso aos raios solares.

Correspondeu o Governo Imperial com o decreto n. 10.277, de 30 de Julho de 1889, assignado pelo Conselheiro Lourenço Cavalcanti de Albuquerque, Ministro e Secretario de Estado da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Suas clausulas foram as seguintes:

I — O Governo Imperial autoriza os concessionarios das obras de melhoramento do porto de Santos a prolongarem até o enrocamento que precede a ponte nova da estrada de ferro, as obras de construcção do caes de que trata o decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, e bem assim a construirem na enseada do Valongo um dique destinado á reparação de navios e outras embarcações.

Para a execução destas obras apresentarão os concessionarios as respectivas plantas e orçamentos definitivos dentro dos seguintes prazos: quatro mezes para o prolongamento do caes e um anno para o dique, contados ambos da presente data.

Nas mesmas plantas será indicada a area dos terrenos que tiver de ser aterrada ou desapropriada.

II — Constituindo as obras, de que faz menção este decreto, dependencias das do melhoramento do porto de Santos, gozarão os concessionarios de todas as vantagens e ficarão igualmente sujeitos a todos os onus indicados no decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, salvo o que se achar diversamente estabelecido nas presentes clausulas.

III — Não será em tempo algum augmentada qualquer das taxas estabelecidas na clausula V do decreto n. 9.979, já citado, em consequencia do prolongamento do caes, ora autorizado.

IV — Terão direito os concessionarios de perceber pelos serviços do dique que construirem:

De joia e de estadia de navios e outras embarcações que fizerem obras, quantias nunca superiores ás das taxas que são percebidas no Imperial Dique da Ilha das Cobras. Os navios nacionaes terão entrada preferencial sobre os mercantes no dique e pagarão 20 % menos do que os preços da tabela.

V — As obras do dique serão feitas com materiaes de boa qualidade e conforme as prescripções technicas, de sorte que a construcção seja perfeitamente solida.

Depois de concluidas, serão os concessionarios obrigados a conserval-as sempre em bom estado, de modo que não haja o menor perigo para os navios que della se utilizarem. Se as mesmas obras não forem executadas nas condições exigidas, ou se depois de acabadas não forem sempre conservadas em bom e perfeito estado, poderá o Governo mandar fazer por conta dos concessionarios os trabalhos que julgar necessarios para aquelles effeitos, impondo tambem multas de um a dez contos de réis, conforme a gravidade do caso.

VI — Apresentarão os concessionarios, para ser approvado pelo Governo, o regulamento para o serviço do dique, logo que tiver de ser elle utilizado.

VII — A presente concessão sómente será considerada effectiva depois de approvados as plantas e orçamentos exigidos na clausula I.

VIII — Deverão achar-se concluidas, quer as obras de prolongamento do caes, quer as referentes á construcção do dique, até um anno depois do ultimo prazo marcado na clausula XII do decreto n. 9.979.

Santos primitivo. — Porto do Bispo no Vallongo (1895)

Na falta de execução das referidas obras, no prazo fixado, os concessionarios ficarão sujeitos á multa estabelecida na mesma clausula, quanto ao prolongamento do caes, e considerar-se ha sem effeito a presente concessão na parte concernente ao dique, se fôr este melhoramento que deixar de ser concluido naquelle prazo.

Era o primeiro prolongamento, ainda concedido sob o Imperio. A extensão total seria de 988 metros, ou mais 122 metros além do estipulado primitivamente.

Proclamada a Republica, a Camara Municipal de Santos, convencida da deficiencia do caes, mesmo assim prolongado, representou ao Governo Provisorio sobre a conveniencia de sua extensão até o logar chamado Paquetá. Avisinhava-se Santos de sua primeira crise na Republica, — 1892-1893, — com cargas por toda a parte sem transporte de distribuição adequado e cumpria, olhando longe, remediar a situação. Era Ministro da Agricultura e Obras Publicas Francisco Glycerio que baixou o decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890, por fôrça do qual se estabeleceram as seguintes clausulas:

I — Ficam autorizados os concessionarios das obras de melhoramentos do porto de Santos a prolongar as obras do caes, concedidas pelos decretos ns. 9.979, de 12 de Julho de 1888 e 10.277, de 30 de Julho de 1889, até o lugar denominado Paquetá. Para a execução destas obras ficam approvados a planta apresentada em 10 de Julho de 1886 pelo engenheiro Domingos Sergio de Saboia e Silva e o respectivo orçamento, na importancia de 1.438:867$980.

II — Da Capitania até Paquetá, em seguimento ao caes de carga e descarga, construirão os concessionarios um aterro e caes de revestimento com pedras grandes arrumadas sem argamassa, sendo apenas tomadas a cimento as juntas e corôas.

No lugar mais apropriado do prolongamento entre a rua Braz Cubas e a Capitania será construida pelos mesmos concessionarios uma doca destinada ao mercado de peixe, com entrada por baixo das linhas de trilhos, entrada esta que nas marés minimas deverá dar passagem a embarcações de 0m.80 de calado.

Serão mais construidos pelos referidos concessionarios, em toda a extensão do prolongamento, agora autorizado, armazens para mercadorias, guindastes, telheiros, linhas ferreas, desvios e outros melhoramentos para o serviço do caes.

III — Os concessionarios, de accôrdo com a Intendencia Municipal farão o serviço provisorio necessario ao saneamento da parte do littoral comprehendida no prolongamento, ora autorizado, até que tenham concluido todas as obras mencionadas nas clausulas anteriores.

IV — De todas as obras ainda não estudadas, dos armazens, casas de machinas, telheiros, guindastes e mais trabalhos apresentarão os concessionarios plantas e orçamentos. Sendo para as obras do caes, desde a Capitania até Paquetá, marcado o prazo de seis mezes desta data e para as demais quando tiverem de proceder á sua construcção.

V — A construcção de todo o caes deve estar terminada dentro do prazo de cinco annos, contados da presente data, exceptuados os armazens que serão construidos á proporção das necessidades do commercio.

VI — Gozarão os concessionarios durante todo o prazo do seu privilegio que fica elevado a noventa annos, contados da data deste decreto, de isenção de direitos para todos os materiaes necessarios á construcção e conservação das obras do porto e dos armazens que tiverem de edificar nos terrenos desapropriados, nos de marinhas e aterrados, incluindo o combustivel para o funccionamento das machinas precisas aos serviços do porto e movimento das mercadorias.

VII — Os concessionarios empregarão, quanto possivel, o cimento nacional em todas as suas obras, caso alguma fabrica se proponha fornecel-o em igualdade de condição, de preço e de qualidade, a juizo da commissão fiscal do Governo. Se o preço do genero estranjeiro fôr inferior ao do producto nacional, serão obrigados a ceder ao Governo pelo mesmo preço por que comprarem a quantidade que fôr por este requisitada.

VIII — Findo o prazo do privilegio reverterão para o Estado Federal todas as obras do caes, comprehendendo os armazens, linhas ferreas e todo o terreno que fôr adquirido pelos concessionarios que nenhum direito terão a qualquer indemnização, devendo tudo achar-se em bom e perfeito estado de conservação.

Esse decreto ia levantar, depois, violenta impugnação, sobretudo porque uma de suas clausulas, a sexta, determinou como se acaba de ver que não só o prazo do desde então denominado privilegio dos concessionarios fosse elevado a 90 annos, contados igualmente de 7 de Novembro de 1890, como tambem gozariam elles de isenção de direitos para todos os materiaes necessarios á construcção e conservação das obras do porto e armazens.

Era esse o segundo prolongamento, aproximadamente de 884 metros, com um total de caes de já 1.872 metros de extensão. Outro e ultimo viria ainda, não menos necessario e não menos tambem discutido depois. Foi dois annos mais tarde, em 1892. Lançando em acta um voto de agradecimento a Francisco Glycerio, pela decisão relativa a Paquetá, telegraphára-lhe (14 de Setembro de 1890) a Associação Commercial de Santos, para manifestar sua satisfação: "Quaesquer que sejam os sacrificios que este melhoramento venha a custar serão nada, comparados com os beneficios que resultarão". Agora, em 1892, quem representava ao Governo Federal era a Camara Municipal. E em 24 de Março desse anno, solicitou que o caes chegasse até os Outeirinhos, "ainda que para isso tivesse o Governo de fazer qualquer concessão justa á referida Empresa". Estavamos, então, no regime constitucional. O decreto n. 942, de 15 de Julho de 1892, de punho do Ministro dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Innocencio Serzedello Corrêa, acquiesceu nesse prolongamento. Era o ultimo, só elle maior que os anteriores, na extensão de 2.848 metros e violentamente adversado tambem mais tarde. Antes, pelos decretos n. 74, de 21 de Março de 1891, assignado pelo Barão de Lucena, e ns. 789 (31) e 790 (32) de 8 de Abril de 1892, por Antão Gonçalves de Faria, tinha sido autorizado o alargamento da faixa util do caes e a substituição de telheiros e galpões por armazens alfandegados,

---

(31) Fica concedida aos concessionarios das obras de melhoramento do porto de Santos autorização para alargar a faixa util do caes, a que se refere a modificação 1ª do decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, de accôrdo com a planta por elles apresentada e que fica archivada nesta Secretaria de Estado.

II — Os concessionarios construirão na mesma faixa os armazens alfandegados, contemplados no respectivo contracto, ficando dispensados da construcção dos telheiros ou galpões mencionados na modificação 2ª da citada clausula I do decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888.

III — Os mesmos concessionarios darão abrigo, nos ditos armazens, ás mercadorias que transitarem pelo caes e forem sujeitas a se deteriorar, ficando essas mercadorias isentas da taxa de armazenagem, quando retiradas dentro do prazo de 48 horas. — Dec. numero 789, de 8 de Abril de 1891.

(32) Fica autorizada a Empresa a construir o caes desde a Capitania até o Paquetá, de que trata a clausula II do decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890, nas mesmas condições do primitivo, isto é, caes completo com armazens dentro da faixa livre de 35 metros, vias-ferreas e todos os apparelhos aperfeiçoados necessarios ao movimento das mercadorias, ficando nesta parte modificada a supradita clausula.

III — Para facilitar o serviço de carga e descarga e desenvolver livremente o transito das mercadorias, fica a Empresa autorizada a permutar com a Municipalidade os terrenos necessarios, e fazer as desapropriações precisas, afim de alargar a rua marginal do caes, de modo a dar-lhe a largura regular de 20 metros, em toda a extensão do mesmo caes.

IV — A Empresa solicitará dos Ministerios da Fazenda e da Marinha a competente autorização, quanto á demolição de construções e acquisição de terrenos dependentes daquelles Ministerios, para o alargamento da supradita rua.

V — Para o esgotamento das aguas pluviaes da area da nova rua e das que a ella forem ter, na parte correspondente ao prolongamento do caes, ora modificado, apresentará a Empresa estudos para um systema completo de galerias e boeiros, semelhante ao já projectado e approvado para o trecho da Capitania do Porto ao Valongo. — Dec. numero 790, de 8 de Abril de 1892.

bem como autorizada a permuta de terrenos com a Camara Municipal, providenciando-se tambem sobre a obra necessaria ao escoamento das aguas pluviaes e á construcção nas mesmas condições do caes primitivo, isto é, "caes completo, com armazens dentro da faixa livre de 35 metros, vias ferreas e todos os apparelhos aperfeiçoados necessarios ao movimento de mercadorias".

As clausulas do decreto n. 942, de 15 de Julho de 1892, foram as seguintes:

> I — Fica a Empresa obrigada a, dentro do prazo de seis mezes da presente data, concluir e entregar ao trafego e extensão do caes contada desde o ponto em frente ao ex-Arsenal de Marinha até o enrocamento que precede a ponte da São Paulo Railway Company, Limited.
>
> II — Como multa, caso não cumpra o estipulado na clausula I, pagará a Empresa de uma só vez a quantia de quinhentos contos de réis, em moeda nacional.
>
> III — O capital de 5.850:877$883, approvado por decretos anteriores, correspondente ao trecho do caes da Capitania até o enrocamento que precede a ponte nova da São Paulo Railway Company, Limited, fica elevado ao dobro ou 11.701:755$766, mais 2.925:438$941, perfazendo, portanto, o capital do caes, propriamente dito, no trecho comprehendido entre a Capitania e o enrocamento que precede a ponte nova da São Paulo Railway Company, Limited, a somma de 14.627:194$707.
>
> IV — A Empresa fica autorizada a prolongar o caes desde Paquetá até o lugar denominado Outeirinhos, devendo submeter á approvação deste Ministerio os estudos e orçamentos respectivos.
>
> V — Para conclusão da construcção do trecho do caes de Paquetá a Outeirinhos fica concedido o prazo de cinco annos, contados de 7 de Novembro de 1895, data em que deve estar terminada a construcção de todo o caes concedido antes desta data.
>
> VI — Ficam em inteiro e pleno vigôr as disposições estabelecidas em decretos anteriores que não estiverem revogadas pelas presentes clausulas.

Teriam assim as docas e armazens, ao todo, 4.720 metros de extensão, aos quaes se juntariam mais tarde 301.000 (caes do Barnabé), num total de 5.021 metros de extensão (33). Duas das novas disposições estariam em fóco, — a que obrigava, sob pena de multa de 500 contos de réis, a entrega ao trafego, dentro de seis mezes, do caes comprehendido entre o ponto em frente ao ex-Arsenal de Marinha e o enrocamento que precedia a ponte da São Paulo Railway; e a que elevava o capital da Empresa a 14.627:194$707. O prazo de conclusão do caes, de Paquetá a Outeirinhos, — cinco annos, a contar de 7 de Novembro de 1895, — quando devia estar concluido todo o concedido até então, — não soffreria menos impugnação. Autorizando o prolongamento Paquetá-Outeirinhos, justificou o referido decreto n. 942, de 15 de Julho de 1892, a imposição da multa e a ampliação do capital da Empresa, com a necessidade de debelar, no menor tempo possivel, a crise que affectava o serviço de embarque e desembarque das mercadorias no porto sobre que reclamaram até legações estranjeiras, bem como com o estado então do cambio, a alta dos salarios, e o inevitavel augmento de despesa que acarretava ao caes o aceleramento do seu trabalho.

Se a concessão até Paquetá não passaria em silencio, a referente a Outeirinhos ia dar lugar a grande polemica. Esta cresceria á proporção que avultasse, para os empresarios, numa época de retribuição já segura, o premio de sua iniciativa e de seu esforço. Era humano. O essencial estava em que então se projectou para Santos, e se executou depois, embora com lucta sem igual em nossa historia eco-

---

(33) Precisamente os algarismos seriam: Valongo-Alfandega, 988m.000; Alfandega-Paquetá, 884m.000; Paquetá-Outeirinhos, 2.847m.953; Barnabé, 301m.000; total: 5.020m.953.

nomica, o que Santos merecia. O porto seria, mais do que tudo, fructo do tino e da perseverança de Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle. (34)

CAPITULO V

CONSTRUIR, SANEANDO

Escrevera o Barão de Lucena, Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, no seu Relatorio de 1891:

> O caes já tem promptos quasi cem metros e acham-se em construcção 27 metros de muralha e 48 de massiço concretos, esperando os concessionarios inaugurar dentro de poucos mezes o trecho que vae do Arsenal á Alfandega.

Com effeito, aos 2 de Fevereiro de 1892, entregou a Empresa ao trafego o primeiro trecho, na extensão de 260 metros. Aos 2 de Setembro seguinte estava prompto o primeiro armazem. O primeiro navio a atracar foi o "Nasmith" da Companhia Lamport & Holt, de Liverpool. No dia 27 de Junho seguinte fazia a Empresa a ligação de seus trilhos com a São Paulo Railway, iniciando-se o serviço de trafego no dia immediato (35); foram então entregues ao trafego mais 400 metros de caes.

Exultou a Associação Commercial da cidade, que assim assignalou, em 1893, o acontecimento:

> Pelo relevante serviço que já está prestando o trecho em trafego (260 metros) podemos ajuizar as vantagens, as facilidades e os lucros que o nosso commercio auferirá, quando todo elle estiver construido, e quando tal se der, poderemos nos orgulhar de possuirmos o melhor porto da America do Sul e um dos mais notaveis senão igual aos mais afamados do mundo. Tambem poucas vezes tem-se visto entre nós, executar-se com tanta perfeição e probidade uma obra de tão elevado valor; é esta a opinião dos competentes.

Registrou tambem o Relatorio da Companhia, em 1894:

> Quanto ao trafego que, a instancias do commercio de Santos, iniciámos a 2 de Fevereiro de 1892, tem sido executado com a possivel regularidade de um serviço provisorio.
>
> As vantagens que delle tem fruido, tanto o Governo Federal como o mesmo commercio, se hão tornado bem patentes no augmento das rendas

---

(34) Varias outras providencias officiaes iam augmentar, nesses primeiros annos, em importancia e custo, a construcção. Assim o aviso n. 350, de 3 de Novembro de 1891, providenciando sobre o escoamento das aguas pluviaes e outras no porto; o n. 352, da mesma data, autorizando a construcção das pontes provisorias necessarias; o decreto n. 943, de 15 de Julho de 1892, autorizando a construcção de mais dois armazens; o aviso n. 342, de 28 de Agosto de 1894, autorizando a construcção de uma linha ferrea dupla na rua do caes e os desvios necessarios ás manobras; o aviso n. 426, de 19 de Outubro de 1894, autorizando a installação da illuminação a luz electrica em toda a area do caes, de modo a permittir a descarga á noite; de gradis de ferro e portões entre os pateos lateraes; de um armazem especial para materias inflammaveis e corrosivas; de uma rampa para descarga de madeira e materiaes; bem como as bases para dragagem e desobstrucção completa do canal, etc.

(35) A imprensa, que tanto ia occupar-se com a Empresa, limitou-se a publicar um pequeno communicado della, com estas palavras: "Passada esta crise epidemica, esperam os Srs. Gaffrée, Guinle & Companhia, que todos os mezes haja um novo pedaço a trafegar". *Diario de Santos*, de 4 de Fevereiro de 1892.

arrecadadas, de então para cá, na Alfandega de Santos, e na diminuição das despesas a que estava sujeito o commercio, taes como os enormes fretes maritimos com que eram sobrecarregadas as mercadorias destinadas áquelle porto, o custo exaggerado do estivamento dos navios e dos transportes, por meio de carroças, etc.

Accresce ainda a eliminação das onerosas estadias, de um anno e mais, que ali tinham os navios, por falta de meios de descarga e de armazens, para deposito das mercadorias, e a cessação dos extravios destas, que eram muito communs em Santos.

Esta Companhia não se tem poupado a despesas e sacrificios de qualquer ordem, para collocar esse serviço em condições de poder corresponder ao que delle espera o Governo Federal e o commercio, tendo em via de execução as obras que ao mesmo Governo pareceram necessarias, e os melhoramentos que a pratica ha demonstrado conveniencia em adoptar.

A inauguração, feita então em caracter provisorio, pois mal se podia abrir o caes ao commercio sempre crescente, explicou-se, além da anciedade publica, pelas condições em que se achava o porto. Deu a necessaria permissão o Ministro da Fazenda de então, Rodrigues Alves, o qual, no seu Relatorio de 1892, assim a justificou:

Solicitei do Ministerio da Agricultura que, com urgencia, me auxiliasse no empenho de libertar o porto de Santos das grandes difficuldades de que está cercado, com graves prejuizos do commercio e da fazenda; e mandei que fosse entregue ao trafego a porção de caes já feita.

Deste modo proporcionava pessoal para acudir não só ao serviço da descarga e dos armazens, como ao expediente dos despachos; abreviava a sahida das mercadorias de mais facil verificação, augmentava o espaço para abrigo e separação dos generos e provocava diligencias para que fosse mais expedita a conducção das mercadorias sahidas da Alfandega.

Emquanto assim providenciava, diversas representações foram dirigidas a este Ministerio, algumas até por intermedio de legações aqui acreditadas, ás quaes respondi fazendo referencia ás resoluções tomadas.

Eram, com effeito, urgentemente exigidas pelas circumstancias, afim de que não continuassem a ser prejudicados o commercio, a navegação e o consumo, como estavam sendo com a demora excessiva das embarcações no porto por falta de descarga, e com aglomeração das mercadorias descarregadas, por falta de despacho, que ao mesmo tempo as punha em risco de deterioração e determinava escassez no mercado.

O espectaculo de Santos, abarrotado de mercadorias, com innumeros navios descarregando nos pontões ou á espera de atracação, era de impressionar. Aquelle primeiro trecho de doca, apenas inaugurado, constituia boa promessa. Poderia acaso divergir-se politicamente quanto á conveniencia da federação no Brasil, mas o certo era que economicamente com ella adquiriam alguns Estados, sobretudo os mais ricos, a necessaria autonomia, dando largas á exportação para os outros e para o exterior. Quanto á importação, operava-se sob o cambio já desvalorisado, mas sem a parte ouro do imposto aduaneiro. Santos ia, assim, galgando no nosso commercio interno e externo, posição cada vez mais predominante (36). A consequencia foi uma abundancia de artigos estranjeiros. Taes a desordem, a grita dos reclamantes, os interesses feridos, que medidas especiaes se impunham.

---

(36) Das estatisticas do tempo: "A importação em 1880/81 figura com o valor official de 8.563:667$389; em 1889/90, de 30.202:260$077. Em dez annos notou-se um augmento de 352 %. A exportação de café em 1880/81 foi de 1.804.388 saccas, de 60 kilos; em 1889/90, de 2.041.503. Em dez annos augmentou quasi cento por cento".

Tratava-se, sobretudo, de uma crise de transporte. (37) Para a Empresa do porto, residia o remedio numa melhor disposição por parte da Estrada de Ferro Santos a Jundiahy. Antes de que se comprehendessem na obra de servidão do porto, com o resultado que tanto veio beneficiando São Paulo, as duas companhias andariam testilhando. "O que é necessario, escreveu a Directoria da Empresa, ao respectivo Ministro (16 de Novembro de 1891) é que a Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy unica que vem ao mesmo porto, augmente o seu trafego de modo a dar escoamento a milhares de toneladas de mercadorias destinadas ao interior e que por falta de meios de conducção ficam em Santos obstruindo as pontes, as ruas marginaes do porto ou a bordo dos saveiros. Accresce mais que a ponte que a mesma estrada de ferro possue só descarrega do navio para o vagão quando poderia fazer uma descarga dez vezes maior se quizesse descarregar as mercadorias para serem armazenadas emquanto ella não tem meios de transportal-as para o interior. Feito isto não terá o porto de Santos difficuldade alguma, tanto mais que dentro de um mez esta Empresa poderá entregar ao trafego um trecho de cerca de 300 metros de caes que será de grande utilidade se os destinatarios retirarem em tempo as suas cargas; no caso contrario dentro em poucos dias ficará entulhado, como está todo o littoral, de volumes destinados ao interior pois que para o commercio local ha sufficiente numero de armazens para receber a sua carga".

Já em 1890 havia o proprio Ministro da Fazenda, que era ninguem menos do que Ruy Barbosa, visitado o porto, para as necessarias medidas de emergencia. Depois de ter ouvido o commercio e a industria local, determinou S. Ex. a construcção de armazens e de uma ponte provisoria, com o que se congratulou a Associação Commercial da cidade (38). Mas não bastava. E uma junta de representantes do mesmo commercio e industria, constituida em São Paulo, assim se queixou ao Presidente da Republica (1892):

> O porto de Santos, o unico porto deste Estado francamente aberto á navegação de longo curso, acha-se no mais deploravel estado.
>
> Sem caes e sem meios de descargas, assolado pela febre amarela e pela variola, com uma alfandega desmantelada, que não possue um guindaste, que não possue armazens para receber e acondicionar as mercadorias, que não possue o pessoal sufficiente para as conferir e despachar com a indispensavel presteza, que não possue até os mais necessarios utensilios, tendo a sua bahia coalhada de navios que esperam ha longos mezes que lhes chegue a vez de descarregar, tendo as ruas e praças da cidade atulhadas de mercadorias de toda a especie, expostas ao tempo e á rapinagem, vendo morrer diariamente a tripulação dos navios em estadia, dizimada pela febre amarela, tal é o triste espectaculo que hoje offerecem o porto e a cidade de Santos aos olhos do mundo inteiro (39).

---

(37) Já, então, a segunda linha ferrea entre Santos e a Capital se apontava como remedio ao congestionamento. "Parece-nos, portanto, que devemos antes levantar bem alto o nosso brado, pedindo a solução de um problema que se dispõe ha alguns annos, e que não póde ser adiado, como seja a construcção urgente de uma linha ferrea, que ligue o porto de Santos ao interior do Estado... Se na actualidade estamos em presença de tamanhos embaraços, o que se poderá prever quando tivermos uma safra de seis milhões de saccas de café a exportar e uma importação que deixe pelo menos na nossa alfandega um saldo mensal de cinco mil contos de réis?" *Diario de Santos,* 17 de Outubro de 1891.

(38) Lê-se no Relatorio de 20 de Junho de 1891: "O parecer da commissão foi acceito pelo Dr. Ruy Barbosa, sendo a execução das obras, no mesmo dia, confiada á Empresa do caes, sob fiscalização do Dr. Domingos Sergio de Saboia. Fez portanto, o Dr. Ruy Barbosa, em dois dias, o que os seus antecessores não souberam fazer em alguns annos! E' por todos sabido como a Empresa do caes se desempenhou dessa incumbencia. Nunca se fez em Santos uma obra tão importante em tão pouco tempo".

(39) Dirá a este respeito o *Diario de Santos,* em 1896: "A Alfandega de Santos era uma Babel. O Sr. Rodrigues Alves, então como hoje, Ministro da Fazenda, sabia de tudo isto. Tendo mandado a Santos o contador do Thesouro, Rodopiano Padilha, este disse, no relatorio, que em 25 de Janeiro de 1892, lhe apresentou: "...numa alfandega como a de Santos, quasi tudo está por fazer... póde-se dizer, raro é o trabalho que obedece rigorosa-

Menos vehemente não era o depoimento da Associação Commercial local, na representação que, aos 20 de Junho de 1892, dirigiu aos poderes publicos:

> Verdadeira anarchia reina em quasi todos os serviços de Santos; os armazens da alfandega, as pontes, os armazens particulares, as praças e ruas publicas, acham-se empilhadas de mercadorias, a maior parte sujeita ás intemperies e ao roubo.
>
> A gatunagem tem tomado subito impulso; quadrilhas para tal fim organizadas dão caça ás mercadorias assim abandonadas e a policia sente-se impotente para dominar essa nova industria, porque nem de força publica dispõe.

E depois de accentuar que o carreto desde o littoral ou a alfandega até á São Paulo Railway se fizera, em condições normaes, a 1$000 e 2$000 por tonelada, e que em 10 horas de trabalho diario uma carroça dava 10 a 15 viagens, concluia:

> O preço do carreto subiu a 10$000 e 12$000 por tonelada. Avaliando em 800.000 toneladas as mercadorias que transitam annualmente por Santos, e que supportam, devido a este estado anormal, um accrescimo de carreto na média de 10$000 por tonelada, temos só ahi oito mil contos de réis com que é onerado o commercio.
>
> Accrescentem-se mais a esta cifra as rapinagens nos depositos, os desfalques que soffrem os volumes durante o pequeno transporte urbano, e teremos a conta exacta do prejuizo que resulta actualmente deste serviço.
>
> Existem no porto de Santos nada menos de cem pontões; os seus alugueis diarios variam entre 150$000 a 350$000. Ha agencias de vapores nesta cidade que, mensalmente, pagam quantia superior a cem contos de réis pela locação de pontões, e tomando a média de 200$000 para cada pontão temos a cifra de 7.300:000$000, que annualmente paga o commercio pelos taes armazens fluctuantes.
>
> O frete subiu de 50 a 100 %; as estadias estipulam-se até por 400$000 diarios. Acima ficou dito que o augmento do preço do carreto em Santos podia-se calcular em 8.000:000$000.
>
> Temos mais a accrescentar, aluguel de pontões 7.300:000$000; accrescimo de frete maritimo (50 a 100 %, ou sejam lbs. 60.000 ao cambio actual) 13.000:000$000; estadias de navios, avaliadas em ..... 2.500:000$000, ao todo 30.800:000$000.

Foi quando visitou o caes e o porto, outro Secretario de Estado, o Ministro da Viação e Obras Publicas. Collaborador de um Governo Provisorio, Ruy Barbosa tinha podido decretar algumas medidas de emergencia, por simples deliberação executiva. E o resultado não foi pequeno. Auxiliar já de uma administração constitucional, o Dr. Innocencio Serzedello Corrêa pôz num contracto com a Empresa as medidas extraordinarias resultantes do decreto referido no capitulo anterior e tão debatido depois (n. 942, de 15 de Julho de 1892). Atacado pelas medidas deste decreto, S. Ex. defendeu-se, conforme veremos adiante. As difficuldades do porto eram, entretanto, estas (Camara dos Deputados, 23 de Outubro de 1896):

> Era medonho o espectaculo de Santos, tudo quanto tinha fortuna, tudo quanto era commercio, tudo quanto tinha interesse radicado ao sólo, á producção e ao desenvolvimento de São Paulo, desanimado diante da crise extraordinaria que atormentava o porto, se resignava ao prejuizo e abandonava riquezas colossaes.

---

mente ás prescripções fiscaes e ainda ao methodo, que, em todo e qualquer estabelecimento constitue elemento directivo de sua economia... E' admiravel que uma alfandega como a de Santos se resinta de apparelhos taes! Dir-se hia que ao Governo tem faltado o conhecimento exacto do estado rotineiro senão de abandono, em que se acha repartição tão importante". *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, 1ª série, cit., pagina 41.

Milhares e milhares de pilhas de madeiras apodreciam, innumeros barris de vinho esvasiavam-se, machinismos sem numero arruinavam-se. Os carroceiros faziam as mais espantosas exigencias ao mesmo tempo que varios navios levavam oito, nove e dez mezes, anno mesmo, para poderem fazer a sua descarga, de modo que aquelles que tinham as suas mercadorias dentro desses navios, entendiam que era preferivel perder a propria carga; os proprios donos de navios chegaram mesmo a vendel-os, chegando alguns a abandonal-os!

Quando a maré baixava, ficava descoberto um lamaçal enorme, que empestava a cidade e ia constantemente levar ao Estado de São Paulo e á capital os germens da peste. A empresa do caes de Santos, reduzida, em virtude justamente das condições especiaes da vida, das difficuldades criadas pelos transportes, a executar as suas obras lentamente, não podia prestar na occasião os serviços que della se podiam esperar.

Foi nessa occasião que entendi obrigar a Empresa a levar até á ponte da Estrada de Ferro Ingleza o caes em um curto espaço de tempo. Estabeleci uma multa de 500 contos, se a Empresa não levasse a effeito, no tempo determinado, essa construcção, talvez mais do dobro, senão o triplo, daquillo que estava construido.

Fiz alguns favores á Empresa para obter este resultado, favores insignificantes, pequeninos, feitos a um contracto celebrado pelo Governo da monarchia, quando o cambio estava a 27 e que tinha de ser executado com o cambio de 9 e de 10, quando os salarios eram elevadissimos e os trabalhadores fugiam diante da peste do porto de Santos, quando os carroceiros exigiam preços fabulosos para transportes de mercadorias que deviam vir das ruas até á estrada de ferro. Exigi que a Empresa concluisse as obras precisas para sanear desde logo o porto em curto espaço de tempo, resolvendo a crise de transporte, diminuindo os prejuizos do Estado, e aliviando São Paulo da invasão da febre amarela; exigi trabalho de dia e de noite e a tudo acquiesceu a Empresa.

Com a elevação do prazo da concessão, a relevação da multa de 500 contos ia fornecer, contra a Empresa, mais tarde, munição permanente. Obra nova, com pontos de ajuste dependentes de mais de um ramo da administração publica, era natural que as Docas de Santos se adaptassem ás circumstancias em que se iam desenvolvendo, para soffrer com ellas ou com ellas se beneficiar. Remedio material á crise do porto, o caes seria, sempre e cada vez mais, um freio moral, pela fiscalização que assim se exerceria sobre as rendas aduaneiras. Era neste aspecto que as Docas iam enfrentar, no principio, maior campanha, porque, compensando o capital com as taxas a cobrar, a Empresa seria, de facto, tão interessada quanto o Thesouro na boa arrecadação. Ramiro Barcellos diria no Senado, em 1895, que, devido a manobras fraudulentas, as alfandegas do Brasil arrecadavam apenas dois terços do que deviam, denunciando, com sensação, o chamado despacho por empreitada (40). Em Santos, exporia S. Ex. que, apenas inaugurado o primeiro trecho do caes, subiriam as rendas, — sem accrescimo notavel de tonelagem, — de 11 mil contos, maximo até então obtido, em 1891, a 24 mil em 1892 e 27 mil em 1893 (41). Antes, sob o Imperio, já um deputado á Assembléa Provincial de São

---

(40) A praxe clandestina mais commum era o despacho por empreitada. "O Senado não sabe provavelmente que despachos são estes. Explico em synthese: o commerciante chama o despachante para desembaraçar-lhe a factura, calcula os direitos pela tarifa; supponhamos que montam a 12:000$000. O despachante contracta o despacho por 8:000$000, effectua-o, na Alfandega, pagando 2:000$000 e, liquido final, o commerciante economisa 4:000$000, o despachante ganha 4, o pobre do fisco teve 2:000$000 e o resto o Sr. conferente encarrega-se de distribuir pela pobreza". Ramiro Barcellos, Senado, 14 de Dezembro de 1895.

(41) "Dois factos extraordinarios resultaram da inauguração do serviço do caes: a renda aduaneira elevou-se ao dobro no exercicio de 1892 e libertou-se o commercio da mais temerosa desorganização e anarchia que se tem visto no serviço de um porto alfandegado; ali chegavam os navios do exterior e ficavam por longos mezes, até annos, presos no porto sem poderem se desembaraçar de seus carregamentos; por toda a parte rolavam todas as mercadorias, em pontões alugados a 300$000 e 400$000 diarios, nas pontes, em cascos de navios velhos abandonados, em armazens alfandegados ás pressas, nos corredores, nas ruas, nas ilhas e até nas praças". Ramiro Barcellos, Senado, 14 de Dezembro de 1896.

Paulo ligára a obra do caes á da boa arrecadação, num discurso vehemente. Foi Cunha Moreira, que assim falou em 1884:

> O Sr. Cunha Moreira — Vou dizer uma verdade que assombra, mas que infelizmente é uma verdade real! Os desfalques que soffrem as repartições fiscaes de Santos sobem annualmente á fabulosa somma de tres mil contos...
>
> O Sr. Moreira de Barros — Realmente! a terça parte da renda!
>
> O Sr. Cunha Moreira — ...importancia dos direitos extorquidos, das mercadorias que passam por contrabando, descarregadas a maior parte na ponte da Estrada de Ferro Ingleza. E' preciso pôr cobro quanto antes ao descalabro dos dinheiros publicos; e o unico meio de evital-o está em vossas mãos, meus nobres collegas. Votae a construcção do caes já, independente de novos estudos (e neste sentido mandarei uma emenda ao substitutivo, pois os estudos feitos são mais que sufficientes para começar-se as obras) que só tem por fim protelar este grande commetimento tornando um pouco lenta a prosperidade da Provincia, e só favorecer os contrabandistas.
>
> Autorizae já esta medida, que não só elevareis este rico torrão á altura a que tem jús, tornando o principal porto da Provincia de São Paulo franco e accessivel dia e noite, para carga e descarga, para entrada e sahida dos navios de quaesquer dimensões, e sempre debaixo da vigilancia fiscal, como tambem fareis que essa enorme cifra, de que ha pouco falei, seja de ora avante arrecadada, acompanhada de outra equivalente, proveniente da concurrencia em larga escala e directa do commercio de importação e exportação, que se estabelecerá entre o porto de Santos e a maior parte dos portos do mundo!
>
> Acelerae a chegada desse dia! Meditae profundamente no valor moral da obra do caes, e estou certo que a votareis com frenesi e enthusiasmo, porque a sua execução é o cumprimento do art. 1° do programma para o desenvolvimento, livre de todas as pêas, do futuro grandioso da Provincia de São Paulo (42).

CAPITULO VI

A PRIMEIRA CAMPANHA

Foi quando enfrentou a Empresa a primeira campanha. Era particular, mas de inegavel projecção nas seguintes, a começar pela official de 1896.

Motivaram-na as ampliações e reformas concebidas, em contraste com a marcha com que se construia o caes. De facto, porém, havia alguma coisa mais, a miragem dos lucros, que já começavam a colher os contractantes nas taxas outorgadas para retribuição do seu esforço e do seu capital, e nos dividendos distribuidos. Certa publicação semestral, sobre o que constituiria depois no Brasil o melhor emprego de dinheiro, agia como estimulante (43).

---

(42) A chamada ponte ingleza, construida pela São Paulo Railway para as necessidades da estrada e tambem por ella cedida a outros despachos, mediante remuneração, constituiu materia de longa polemica, pelo contrabando que nella se fazia e os tropeços levantados á sua destruição. Cunha Moreira foi vehemente a tal respeito. A historia da ponte é parte importante da portuaria, nesses tempos. "A São Paulo Railway, simples empresa de transporte, lê-se num papel do tempo, construiu aquella ponte, para servir de dependencia provisoria á sua estação em Santos, mero desvio, póde-se assim dizer, que tinha de durar até quando se iniciassem as obras do caes. O fim que aquella companhia teve em vista, bem se comprehende, era facilitar a descarga dos navios que traziam seus materiaes conseguindo dest'arte fretes mais baratos que qualquer outro carregador e poupando as despesas de carreto urbano. A economia que fazia nestas duas verbas compensava satisfactoriamente o capital que empregára na construcção da ponte e permittia ainda a sua conservação". Vêr *As Companhias de Estrada de Ferro de São Paulo e a Companhia Docas de Santos*, São Paulo, Typ. Gerke & Companhia, 1896, pag. 30.

(43) Este, ao acaso, no *Jornal do Commercio*, de 3 de Janeiro de 1895: "Companhia Docas de Santos. No seu escriptorio á rua da Quitanda, n. 62, paga-se de hoje em diante o juro de seus debentures correspondente ao semestre findo em 31 de Dezembro ultimo. O director Eduardo P. Guinle".

Veio a lume a campanha em 1894, numa série de artigos publicados durante o mez de Junho, no *Diario Popular,* da capital do Estado de São Paulo, pelo Dr. Adolpho Pinto, chefe dos escriptorios technicos da Estrada de Ferro Paulista. Tão grande foi a offensiva que quem lhe respondeu, outro engenheiro não menos illustre, o Dr. Osorio de Almeida, a filiou, no *Estado de São Paulo,* a resentimentos oriundos da concurrencia, em que sahiram victoriosos José Pinto de Oliveira e outros (44), bem como ao desejo, diante das perspectivas financeiras que a Empresa revelava, de construcção de um novo caes (45). Reconciliados os dois contendores, tarde na vida, não deixou o segundo de revidar, com a mesma emphase, ás investidas do primeiro.

Não tomava luvas o ataque. Obra de desafronta e de reivindicação (46), enfrentou a Empresa no atrazo das obras, no privilegio da concessão, na ampliação do capital, no valor das taxas, na ambição de seus dirigentes. "Favores sorrateiramente arranjados", "magia de alta escola", "ousados attentados contra a bolsa do misero contribuinte paulista", "audacia em pedir só comparada á facilidade e promptidão do Governo em ceder", "milhares de contos de réis desviados dos cofres publicos e distribuidos de mão beijada pelos afortunados contractantes do caes", "grosso contrabando", "suprema munificencia official, interminavel derrama de graças em favor da comandita do caes", "polvo immenso", "terrivel cefalópode", "ninho de escandalos", "mina que lembrava as do Potosi", taes as expressões com que se vestia. Pouco importava que os signatarios dos actos officiaes tivessem sido, até então e desde o inicio, Antonio Prado, Rodrigo Silva, Lourenço de Albuquerque, no Imperio; Francisco Glycerio, Barão de Lucena, Antão de Faria, Serzedello Corrêa, Paula e Souza, na Republica. Ainda bem que o lado technico se salvava, e com que depoimento:

> A Companhia Docas de Santos e seus distintos engenheiros bem merecem do Estado de São Paulo pela aprimorada execução que têm dado ás obras a seu cargo, as quaes constituem realmente o que se póde chamar um *capo lavoro* da hydraulica moderna.
>
> Infelizmente, porém, o zelo e a competencia revelados pelos encarregados da direcção technica das obras estão muito longe de poder absolver a Empresa das grandes responsabilidades que lhe pesam, quer pela incomprehensivel lentidão com que os trabalhos tem sido

---

(44) "...o Sr. Antonio da Silva Prado, que escolheu a proposta dos concessionarios actuaes, deixando de parte a de um cunhado do Sr. Adolpho Pinto". Osorio de Almeida, *Caes de Santos,* resposta aos artigos do Engenheiro Adolpho Pinto, no *Diario Popular,* São Paulo, Officinas da Companhia Impressora Paulista, 1894.

(45) "Assim sendo, póde e deve o Governo, usando mais uma vez da faculdade que lhe confere a lei de 13 de Outubro de 1869, da mesma maneira porque procedeu em 1886, em relação ás obras que então contractou, pôr em concurso o prolongamento do caes do Valongo. Acreditamos poder garantir que não faltará quem se proponha construir o novo caes, percebendo a terça parte das taxas cobradas pela Companhia de Docas... Governar é prever, e agir em tempo; e, com relação ao assumpto, nenhuma providencia será mais efficaz, nenhuma medida mais opportuna do que a que tenha por fim o prolongamento do caes do lado da estação, pelo Valongo a fóra, e a terraplenagem do pantanal adjacente". Adolpho Pinto, O Caes de Santos, *Diario Popular,* de 30 de Junho de 1894. Como os artigos do Dr. Osorio de Almeida (dados a lume no *Estado de São Paulo,* de Julho e Agosto seguintes, sob a assignatura de "Um Apreciador do Merito", e, depois, sob seu proprio nome), os artigos do Dr. Adolpho Pinto foram reunidos em folheto no anno de 1896, depois de republicados no *Paiz,* com otitulo *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo,* São Paulo, Typ. do *Diario Official,* 1896.

(46) "Quando nos impuzemos a nauseante tarefa de revolver a vasa fetida em que se alicerça o caso de Santos, não foi de certo para o fim insensato de se impestar o ambiente com as exhalações impuras desse immenso pantano... O fim destes artigos não é, pois, uma obra de escandalo, é sim uma desafronta e uma reivindicação: desafronta dos soberanos principios da moral e da justiça, ultrajados em detrimento da fortuna publica e á custa de pesadissimos onus lançados sobre a massa geral dos cidadãos contribuintes; reivindicação dos direitos e interesses desses mesmos cidadãos, opprimidos e sacrificados, no exercicio da sua actividade, por actos illegaes e iniquos, que não podem ser mantidos sem a mais completa subversão dos fundamentos basicos sobre que póde assentar uma sociedade organizada". Adolpho Pinto, *O Caes de Santos, Diario Popular,* 30 de Junho de 1894.

executados, quer em vista dos extraordinarios onus que custam seus serviços.

Pequena no momento, viu-se, depois, a repercussão que a campanha teria durante toda a vida da Empresa, porque, sendo as taxas as de seu contracto, iriam dizer-se, aqui e ali, illegaes; nada tendo de oppressivas, ao contrario libertando, sobretudo naquelle momento, o porto de despesas enormes, se chamariam agora e sempre de abusivas; e baseando-se numa concessão publica, publicamente realizada, o qualificativo que depararia intermitentemente seria o de menos licita.

Até o proprio *Diario de Santos* pareceu ceder (7 de Julho de 1891):

> Temos sido os primeiros a reconhecer os importantissimos serviços, tanto sob o ponto de vista commercial, como sob o ponto de vista da salubridade do porto, que as obras do caes vão prestar e já estão prestando á nossa terra. Comprehendemos que a obra gigantesca deva ter uma compensação equivalente, tanto mais quanto os gastos feitos pela Empresa excedem em muito o custo calculado. Isto, porém, não é motivo para se impôr ao contribuinte taxas exaggeradas e exigir delle sacrificios intoleraveis. Nestas condições, o caes não é um beneficio, mas um verdadeiro onus, um perfeito presente de gregos.

Ia, porém, excusar-se depois, em 1896, quando lhe lançassem em rosto a deserção:

> O engenheiro Adolpho Pinto em uma série de artigos publicados em 1894 no *Diario Popular*, tomou como estribilhos das accusações que levantou contra a Companhia "os ousados attentados que ella preparava contra a bolsa do misero contribuinte paulista".
>
> Fomos do numero daquelles que se abalaram com esses escriptos, especialmente pela fonte donde vinham e pelo tom acrimonioso, apparentando verdade, com que eram escriptos.
>
> Mais tarde lêmos a refutação cabal, exacta e meditada que lhe oppôz o engenheiro civil Osorio de Almeida, e dissiparam-se, de todo, as impressões que nos deixaram aquelles escriptos, arraigando-se em nosso espirito a convicção de que muito merece aquella Companhia, á qual se devem incontestavelmente o desenvolvimento commercial do Estado de São Paulo, em suas relações maritimas e internacionaes, e o grande augmento das rendas federaes na Alfandega de Santos. Os factos vieram provar o contrario do que affirmára o Dr. Adolpho Pinto.

Começava, então, a arguição, tantas vezes ouvida depois, sobre: o augmento do capital da Empresa; a extensão do seu privilegio; a ampliação do prazo de concessão; o atrazo dos trabalhos; a procedencia e o valor das taxas cobradas. Nenhuma companhia, nacional ou estranjeira, de portos, estradas de ferro ou qualquer industria, estaria assim como essa, perennemente na berlinda.

Tal, para começar, a elevação do capital inicial. Não falemos da outra, a correspondente ao augmento gradual delle, á medida que o caes avançasse, porque impossivel seria negar que, para as obras, na sua concepção total planejada, correspondessem, afinal, despesas crescentes. Estava Santos no auge de sua crise e, para resolvel-a, dispoz-se o Governo Federal a não fazer sacrificios. Apresentou a Companhia um memorial justificativo de suas difficuldades, no qual se lia (12 de Junho de 1892):

> E', pois, de todo ponto justo que o serviço para ser feito em condições normaes, seja o seu orçamento elevado ao dobro.
>
> O trecho do caes entre a ponte velha da São Paulo Railway e a Capitania foi orçado pelo Dr. Saboia e Silva em 5.290:373$550.
>
> O trecho da ponte velha até o enrocamento que precede a ponte nova da São Paulo Railway foi orçado pelo Dr. Weinschenck, com as

mesmas bases, em 560:504$333, sommando os dois 5.850:877$833, que deve ser elevado ao dobro, 11.701:755$766.

Correspondeu o Governo a esse appelo, com o decreto n. 942, de 15 de Julho de 1892, pelo qual o capital foi elevado a 11.701:755$766, mais 2.925:438$941 pelo trabalho de noite, a que estava obrigado o pessoal, e pelo estrago do material assim posto á prova, — total 14.627:194$707. Era, sem duvida, favor, mas acarretando onus grandes. Cobriam estes aquelles? Tal a questão. Ia pagal-a caro a Empresa na opposição dos annos futuros, 1909 sobretudo, quando se chegaria a pretender que o proprio decreto, numa inversão de tudo, tivesse sido proposto senão redigido e mandado executar pela Empresa (47). Este dialogo foi, então, caracteristico do tom a que chegaria o debate (Senado, 10 de Novembro de 1909):

> O Sr. Severino Vieira — Não importa absolutamente que, para se chegar a esse resultado, que dependia apenas de um accôrdo de vontades entre o Governo e os concessionarios, não se tivessem percorrido todos os turnos da burocracia.
>
> O caso era para ser ponderado e considerado em linhas geraes; e o Governo, apreciando a situação do negocio, entendeu que devia attender ou concordar com os concessionarios, elevando o capital primitivo; as razões desse acto constam do proprio contracto e é muito de suppôr que, ao tempo em que foi publicado o contracto, elle merecesse, senão applausos, pelo menos a approvação da illustrada representação de São Paulo e do proprio Sr. Senador que agora se revolta...
>
> O Sr. Alfredo Ellis — V. Ex. não póde provar isso.
>
> O Sr. Severino Vieira — ... e que, naturalmente, deixou que o decreto transitasse e corresse mundo, inteiramente isento do seu escalpelo e de suas triturações.
>
> O Sr. Alfredo Ellis — Peço a palavra.
>
> O Sr. Severino Vieira — S. Ex. era já então tão bom representante de seu Estado como o é hoje e é preciso dizer já que, por essa occasião, a illustre representação de São Paulo culminava no Governo da Republica, influindo directamente sobre as deliberações do Governo, pelo grande prestigio que gozava, e, principalmente, porque em seu seio formavam os mais notaveis pro-homens do regime.

De facto, nada arguiu o a esse tempo deputado por São Paulo, ou nenhum outro, contra o acto que, então, só nas columnas do *Diario Popular* e pela mesma pena, se disse fructo de nimia condescendencia. Ali o argumento foi este:

> Ao passo que, pelo contracto primitivo, o commercio tinha de pagar, pelos serviços do caes, taxas que remunerassem o capital de 5.850:877$883 réis, as quaes seriam reduzidas, quando os lucros liquidos da Empresa excedessem de 12 %, pelo contracto innovado terá de pagar taxas destinadas a remunerarem o capital de 14.627:194$707 réis até o mesmo juro de 12 % (48).

---

(47) "Além disto, estão de pé, o que é ainda mais importante, todas as accusações que fiz á Companhia Docas de Santos relativamente á escandalosa duplicação dos orçamentos e ao não menos escandaloso accrescimo de 25 % mediante um simples memorial, que ninguem teve a coragem de assignar, que não foi despachado, nem informado, mas que foi reduzido a decreto dentro de tres dias em virtude da ordem dada por um dos seus actuaes Directores o qual foi tambem quem minutou as clausulas respectivas, accrescendo que, ao passo que já se achava concluido e em trafego, quasi um terço das obras, não só foi duplicado o orçamento dessas proprias obras, mas tambem lhe foram accrescentados 25 % que, entretanto, eram destinados ao serviço que, só dahi em diante, se passaria a fazer á noite". Alfredo Ellis, Senado, 23 de Dezembro de 1909.

(48) *Diario Popular*, 15 de Junho de 1894. A arguição vae repetir-se por Moraes Barros (Senado, 23 de Novembro de 1896): "Chamo a attenção do Senado para a importancia deste favor: o capital da Empresa tem de servir de base para o resgate da mesma por parte do Governo; quando quizer encampar as obras terá de pagar a importancia do capital nellas dispendido. O capital é tambem a base para o computo da renda, para quando a renda liquida exceder de 12 % serem revistas as taxas e diminuidas. Mas obtiveram estas quasi triplicação do capital".

Se prevalecia o argumento do *Diario Popular*, aceitando o augmento recente das tarifas ferroviarias até 40 %, porque não haveria de reconhecer-se situação identica no caes? perguntou-se a proposito. "E' sabido, escrevera o Dr. Adolpho Pinto, que, por um extraordinario concurso de elementos perturbadores, actuando simultaneamente sobre a economia das nossas estradas de ferro, tiveram as respectivas companhias as suas receitas reduzidas ao ponto de serem quasi completamente absorvidas pelos encargos multiplicados das despesas. Em tão grave emergencia, nada mais justo do que pedirem ao Governo a elevação de suas tarifas". Ao que respondeu Osorio de Almeida:

> Antes de qualquer outro assumpto, cumpre-me acompanhar o Sr. Dr. Adolpho Pinto nos merecidos elogios que dirige ao Governo do Estado de São Paulo, no augmento que concedeu ás tarifas das suas estradas de ferro, tornando-o funcção da taxa cambial. Realmente, seria incomprehensivel que, diante de uma grande elevação dos preços de todos os objectos e de todos os salarios, devia especialmente á profunda depressão no valor da nossa moeda, só se conservassem fixos e invariaveis os preços dos transportes, quer de cargas, quer de passageiros. Era essa uma medida necessaria e urgente; e sem sua adopção talvez estivessemos hoje presenciando o tristissimo espectaculo de empresas, outrora prosperas e ricas, constituidas unicamente de capitaes brasileiros, verem-se sujeitas a liquidações forçadas, serem postas em leilão e dahi passarem talvez para o poder do capital estranjeiro. Nada mais natural, tambem, do que ligar o effeito á sua causa, isto é, estabelecer uma relação entre esse augmento e a taxa cambial, causa perturbadora de todos os orçamentos e das nossas condições economicas. Estamos de perfeito accôrdo a esse respeito.
>
> Não concordamos, porém, quando S. S., justificando plenamente esse augmento, concedido não de direito e sim graciosamente, pela baixa de cambio, cuja taxa infima tende a tornar-se permanente, condemne com expressões violentas a elevação autorizada do capital do caes, determinada tambem pelas mesmas causas acima apontadas. Mesmas causas, mesmos effeitos; se a baixa de cambio produzindo elevação dos salarios e do material obriga a elevação dos preços dos transportes, deve obrigar necessariamente a elevação do custo das obras do caes, que haviam sido orçadas em 1886, quando o nosso mercado de cambio se achava em condições magnificas.

Tinha, de facto, a Companhia suas razões e não eram pequenas. Aliás o decreto as exarou no preambulo (49). Numa série de artigos a se publicarem, depois (1896), no *Diario de Santos* e reunidos em volume (50), vieram todas a chamada.

---

(49) O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo á necessidade de debelar, no menor prazo possivel, a crise que actualmente afecta o serviço de embarque e desembarque das mercadorias no porto de Santos, Estado de São Paulo e considerando o estado actual do cambio e alta dos salarios, assim como o inevitavel augmento de despesa que acarreta a grande rapidez á execução das obras, resolve inovar o contracto a que se refere o decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, com os concessionarios da Empresa de Melhoramentos do porto de Santos, nos termos e sob as condições que com este baixam assignadas pelo Tenente-Coronel Dr. Innocencio Serzedello Corrêa, Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o faça executar. Capital Federal, 15 de Julho de 1892, 4º da Republica. Floriano Peixoto. Serzedello Corrêa.

(50) *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, 2ª série, São Paulo, Typ. Carlos Gerke & Companhia. Agradecendo á Empreza a communicação de ter feito a ligação com a São Paulo Railway, escreveu-lhe a Associação Commercial de Santos pelo seu Presidente, A. C. da Silva Telles (10 de Julho de 1893):

"Testemunhas dos grandes esforços que tendes empregado, trabalhando dia e noite com tanta proficiencia e honestidade para a realização da grande obra que haveis contractado, a mais importante da America do Sul, verdadeiramente monumental e que faz honra á engenharia brasileira, tanto pela solidez como pela belleza, esta Associação congratula-se comvosco pelo auspicioso acontecimento e confia que não esmorecereis no caminho até sua conclusão.

Por alto, eram as seguintes: 1) A depressão cambial; quando as obras tinham sido orçadas, o cambio estava a 26 dinheiros por mil réis; no anno de 1892, em pouco mais de 10, circumstancia relevante pois, com excepção de pedra e da areia, tudo vinha do estranjeiro. 2) O augmento dos salarios; todo o trabalhador sem officio recebia, em 1886, 1$600 a 2$000 por dia; em 1892, 6$000. 3) A elevação dos fretes; estes custavam, naquelle anno, da Europa ou dos Estados Unidos da America para Santos, 25 a 30 (vapor) e 15 a 20 shillings (vela). A alteração tinha sido, respectivamente, para 70 a 75 e 30 a 36 shillings. 4) As difficuldades na execução das obras, pelos embaraços technicos e a febre amarela; o caes, uma vez, construido seria o grande saneador; mas até lá, numerosas as victimas: 1889, 627 obitos; 1891, 1.019; 1892, 1.823; 1893, 1.668. O Relatorio da Directoria da Empresa (1894) referia, por outro lado, o que foram alguns obstaculos technicos até então vencidos:

> Devido a enormes difficuldades encontradas no sub-sólo, ha mais de seis mezes que, nesse lugar (enrocamento que precede a ponte velha da Estrada de Ferro) se faz um trabalho insano de extração de grande quantidade de trilhos afundados em alguns batelões, desde muitos annos, e que, de envolta com pedras e areia do aterro e enrocamento, tornam demorada e sobremodo dispendiosa a terminação desse trecho.
>
> Continuando o trabalho para o acabamento desse resto de muralha, entendeu o illustrado engenheiro conveniente retirar dalli as grandes e pesadas machinas que, sobre o andaime, aceleraram a construcção da mesma, passando-as para o extremo opposto afim de dar principio ao prolongamento da Alfandega a Paquetá, cujo serviço se começou a executar pelo difficil trabalho de arrebentação da lage submarina existente em frente ao local onde funcciona a guarda-moria da Alfandega; demolição das pontes pertencentes a essa repartição e da ponte e passadiço da Companhia de Paquetes de Hamburgo.

Ninguem, porém, com mais autoridade que o Ministro signatario, para explicar a decisão de Floriano Peixoto, homem de fechos duros em materia de favores. Fel-o Serzedello Corrêa na Camara, dois annos depois, quando por ella censurado (23 de Outubro de 1896):

> O caes de Santos, concedido nos termos da lei de 1869 quando nós tinhamos o cambio a 27, não foi um escandalo. Esta lei sabia é meditada, acauteladora dos interesses da Nação e tanto assim que ainda hoje nós procuramos construir o caes desta Capital e quem nos déra poder construir o caes do Pará, e o do Recife e os de todos os portos importantes, de accôrdo com os termos da referida lei.
>
> Pois bem, foi em virtude dessa lei que se mandou proceder ás obras do caes de Santos, obras que, no tempo em que eu era Ministro, estavam sendo executadas demoradamente pela Empresa e que haviam sido contractadas quando o cambio estava a 24 ou mais alto e ninguem cogitava que pudessem vir a ser executadas a cambio de 9 ou de 10, tendo eu necessidade de obrigar a Empresa a construir duas ou tres vezes mais extensão de caes do que até então tinha sido construido a esse cambio.
>
> Quanto prejuizo não vae ahi em dinheiro, em material, em salarios elevados? Então os nobres Deputados não vêm isto? Pois é justo que o

---

"Bem sabemos dos enormes sacrificios que tendes feito em razão da anarchia sem egual que reina em todos os ramos de trabalho d'esta cidade, motivada pelas epidemias de febre amarella e variola que não nos tem deixado, pela crise de transporte que tudo tem perturbado, pela falta de operarios e pela enorme carestia dos materiaes, dos salarios e meios de vida, mas confiamos do vosso patriotismo que continuareis a trabalhar com o mesmo ardor, servindo-vos mais de incentivo o apoio moral do nosso commercio que vos acompanha com grande interesse e a pujança do Estado de São Paulo ,que certamente fornecerá no futuro elementos para remunerar as grandes sommas que despendeis."

capital de cinco mil contos fosse mantido? Pois essa obra valia então construida até o limite que determinei, apenas cinco mil contos? Cinco mil contos custou o palacio em que vae morar o Sr. Presidente da Republica! O que era, diante das grandes despesas que ia fazer a Companhia, o capital de cinco mil contos? Não era justo elevar esse capital ao duplo, quando tudo, salario, material, mão de obra, tudo havia triplicado de preço? Pois então o Governo exige despesas grandes e triplicadas, pressa, não attende á crise, não attende ás difficuldades de transporte, não attende á falta de operarios, não attente á peste, não attende a nada e deve manter o mesmo capital, como se a obra fosse construida ao cambio de 27?

O mesmo decreto n. 942, de 15 de Julho de 1892, havia fixado a multa de 500 contos de réis, caso não concluisse a Companhia, entregando ao trafego, dentro de seis mezes, o trecho do caes contado desde o ponto em frente ao ex-Arsenal de Marinha até o enrocamento que precedia a ponte ingleza.

Entendeu a União de appelar para a Empresa, com o fim de pôr cobro á terrivel situação do porto, appelo que foi aceito e que se não pôde ser cumprido no prazo, o foi logo depois. Porisso teve a Companhia que enfrentar tambem critica, attenuada então, severa mais tarde. "De sorte que, accentuou o *Diario Popular* (15 de Junho de 1894), em ultima analyse, não só a Empresa deixou de ser multada por não ter concluido as obras em tempo, como lhe foi prorogado o prazo por mais cerca de dois annos..." Em 1896, para não ir adiante, ouvirá o Senado, a proposito da relevação de multas e do atrazo nas obras (Moraes Barros, 23 de Novembro):

De 1892 para cá, quanto tempo tem decorrido! As obras que deviam estar promptas em 1891, pela primeira vez, que deviam estar promptas em 1892, pela segunda vez, ainda hoje não estão inteiramente concluidas. As obras feitas estão prestando muito bom serviço, não ha duvida, mas ainda não estão concluidas. E onde estão as multas? Onde está a sancção imposta aos concessionarios por esta infracção do contracto? Não houve nenhuma; elles têm encontrado em todos os Governos uma bonomia excessiva, de quem não exige a observancia dos contractos celebrados.

A bonomia dos Governos — tres delles, aliás, paulistas, uns após outros, no Palacio do Cattete, — não era, entretanto, a comprehensão de facto de elementos de força maior, actuando na construcção do caes? Assim o depoimento ainda de Serzedello Corrêa, em carta a Candido Gaffrée, muitos annos depois, pois essas e outras accusações, apesar de destruidas, viriam de vez em quando á tona. Não se podia ter quadro mais flagrante das condições do porto dois decennios antes, nem dos esforços desenvolvidos para vencel-as (1909):

Ao assumir a direcção dos negocios publicos nesse departamento por ordem do Marechal Floriano, já lavrava intensa aqui nesta Capital e em Santos a crise de transporte. Os prejuizos do commercio dos Estados de São Paulo e Minas subiam a muitas dezenas de milhares de contos, desorganizados os serviços da Estrada de Ferro Central, entupidas as ruas de Santos com mercadorias espalhadas por toda a parte, aggravando-se esta situação com reclamações estranjeiras de indemnizações, algumas de caracter grave, pelos prejuizos devidos á impossibilidade de descarga e morosidade dos transportes. Em uma reclamação da Associação Commercial de Santos, se falava já em prejuizos superiores a sessenta mil contos de réis.

De relance vi a gravidade do momento e, para corresponder á confiança do Marechal, que me pedia que o ajudasse e remediasse o mal, nomeei o General Souza Aguiar, então Tenente-Coronel, Director da Estrada de Ferro Central, tendo o Sr. Dr. Passos recusado a nomeação, com carta branca para fazer tudo o que fosse necessario para normalizar a remessa das mercadorias para o interior; e parti para

Santos para providenciar ahi eu mesmo em pessôa. Ahi reuni os Sr. Speers, Superintendente da Estrada Ingleza, e V. S., representante das Docas de Santos, depois de ter pessoalmente estudado a situação e examinado a extensão da crise e o volume dos prejuizos.

E desejando conjugar os esforços com a São Paulo Railway:

Não tinha a satisfação de conhecer pessoalmente nem a V. S. nem ao Sr. Speers.

O Superintendente da Companhia Ingleza tomou o compromisso de fazer subir quatro carros em vez de tres nos planos inclinados da linha, trabalhando á noite e installando em prazo curto a luz electrica na linha; entregar ao trafego mais dois vagões conforme julguei conveniente. O Sr. Speers achava necessario ainda prolongar a ponte velha de descarga e isso podia fazer em seis mezes, ao passo que as Docas só poderiam chegar ali dentro de tres annos.

Não me pareceu isso conveniente; essa solução retardava o saneamento de Santos, trazia futuros embaraços ás obras do caes, era uma medida provisoria e um trabalho de mau aspecto. E, então, voltando-me para V. S. perguntei: Não póde a Empresa do caes leval-o em breve tempo ao ponto desejado? V. S. respondeu-me: Sim, se o Governo nos der meios. Então accrescentei: Tenho ordens do Marechal para offerecer-lhe todos e dar o que fôr preciso. Diga o que quer e eu resolverei immediatamente.

Nas suas proprias palavras, não regateou favores á Empresa, tinha para isso fortes motivos:

1°) porque eram grandes os sacrificios que lhe impunha para fazer em seis mezes o que deveria fazer em tres annos; 2°) porque resolvia de vez a crise e fazia cessar prejuizos colossaes para a União e para o Estado; 3°) porque resolvia desde logo o saneamento de Santos; 4°) porque fazia calar todas as reclamações estranjeiras; 5°) porque contribuia para augmentar as rendas da União, pois é sabido que as rendas da Alfandega excederam logo no primeiro mez ao dobro do que se arrecadava; 6°) porque se tratava de uma Empresa nacional; 7°) porque era razoavel, justo, e moderado o que concedi eu á Empresa; 8°) porque impuz pesadissima multa, se a Empresa faltasse de um dia sequer ao que se obrigava.

A V. S. pedi que reduzisse a escripto o resultado da nossa conferencia, recebendo eu então um memorial.

Sobre a relevação dessa multa, pareceu á Companhia que o nome, que a assignava, á vista das informações de sua Secretaria e de documentos offerecidos, era bastante para livral-a de suspeita: Antonio Francisco de Paula e Souza, paulista, então Ministro da Viação e Obras Publicas (4 de Agosto de 1893) (51). Houve as demoras judiciaes, oriundas de embargos sobre terrenos de marinha e da ponte ingleza, uma das quaes só solvida quando faltavam poucos dias para a terminação do prazo de seis mezes (52). Em longa representação, confirmada

---

(51) Ministerio da Viação — Despacho: — Companhia Docas de Santos, pedindo a eliminação da multa de que trata a clausula 2ª do decreto n. 942, de 15 de Julho de 1892. — A' vista das informações e dos documentos apresentados, fica relevada a multa. *Diario Official*, 4 de Agosto de 1893.

(52) "No anno de 1892, época em que se manifestou o periodo agudo da crise de transporte, todo o littoral de Santos se achava coberto de cargas, inclusive grandes depositos de madeira, peças de machinas, ferros, trilhos, etc. O retardamento, as difficuldades que teve a Companhia em conseguir da Camara Municipal o desatravancamento da parte do littoral onde se executavam os trabalhos, não foram pequenos. Do archivo da Municipalidade constam as reclamações da Companhia, a qual, para resalva de seus direitos teve necessidade de protestar perante o Juiz de Direito de Santos e o Federal de São Paulo, contra a demora da remoção das cargas empilhadas no littoral, que estorvavam a continuação do serviço. Quando chegaram os trabalhos ao lado da estação da estrada de ferro

por outra mais breve, seis mezes depois, explicou a Companhia os motivos que lhe assistiam para obter essa relevação. O maior de todos foi a falta de braços, devida á febre amarela e ás outras condições pouco sanitarias do porto. Cerca de dois mil trabalhadores provenientes da Europa e dos Estados, conseguiu ella, máu grado as difficuldades descriptas adiante; mas uma vez chegados á cidade, se dispersavam em busca de melhor clima, onde os generos necessarios á vida fosem mais baratos (17 de Janeiro de 1893):

> Toda a cidade de Santos é testemunha que os trabalhadores ali chegados para as obras do caes, foram trazidos dos vapores para terra nas nossas embarcações, aceitaram os nossos alojamentos e, quando chamados ao serviço, nos declaravam que não queriam ficar, que não eram escravos e, sem que houvesse mais de constatar, nem de fazel-os indemnizar-nos das despesas com elles feitas até ali, seguiam para o interior ou conservavam-se ali em serviços menos penosos.
>
> A todas estas difficuldades com o pessoal temos de accrescentar outras de todo o genero, como sejam: — o não recebimento de machinas pedidas por telegrammas para a Allemanha, devido ao apparecimento da colera naquelle paiz, a impossibilidade da Companhia de Liverpool, Lamport Holt, fazer a entrega de machinas vindas em seus vapores, em Agosto, e que, por maiores esforços que empregassemos, ainda hoje não temos.
>
> A falta de pessoal e de algumas machinas obrigaram-nos a uma enorme agglomeração de cimento e outros materiaes recebidos da Europa e dos Estados Unidos e que, se o serviço houvesse tido todo o movimento projectado, teriam immediatamente applicação, mas devido aos casos de força maior mencionados, estão guardados, em Santos, nos barracões construidos para isso, e em armazens particularmente alugados para deposito.
>
> Além disso, havia a falta de operarios especializados, numa obra então desconhecida no paiz, além das difficuldades oriundas dos embargos de posseiros, um dos quaes foi levantado apenas alguns dias antes de terminados os seis mezes preceituados.
>
> A todas estas difficuldades accresceram outras technicas, devido á má qualidade do terreno, que obrigou-nos, na construcção de cem metros, a dar muito maior espessura ao macisso de concreto, attingindo esse augmento a 5,70 metros, o que elevou de mil metros cubicos o concreto nessa extensão; a empregar fortes camadas de ferro julgadas necessarias para garantir a perfeita resistencia do mesmo, além da remoção de um navio submergido nessa parte do littoral com grande quantidade de mercadorias, etc.
>
> Que, só devido a impossibilidade absoluta, deixa a Companhia de construir todo o serviço determinado no decreto n. 942; fez entretanto, com enorme dispendio de dinheiro, e não se poupando a sacri-

---

ingleza, esta os embargou judicialmente, alegando posse dos terrenos de marinhas, que faziam parte da concessão da Companhia Docas. Levado o facto ao conhecimento do Ministro da Industria, este por aviso n. 20, de 16 de Dezembro de 1892, pediu ao Ministro da Justiça que, por intermedio do representante da justiça federal no Estado de São Paulo, fizesse levantar aquelle embargo, dando posse dos terrenos á Companhia Docas, dos quaes tinha usufructo por força de seus contractos, afim de que pudesse ella proseguir no serviço do aterro do caes, obra reputada de inadiavel necessidade, não só para o movimento do porto, como para o soneamento da cidade de Santos. Quando vieram a ser cumpridas as providencias do Ministro da Justiça, faltavam poucos dias para a terminação do prazo de seis mezes concedido á Companhia. Tornou-se tambem necessaria a demolição do prolongamento da ponte de descarga da São Paulo Railway Company, o que foi requerido pela Companhia ao Ministerio da Industria, em 14 de Novembro de 1892, e por este ordenado em aviso de 28 do referido mez, sendo posteriormente, por aviso do dito Ministerio de 17 de Dezembro, em resposta ao officio de 12, em que aquelle chefe enviou o protesto da São Paulo Railway Company, contra a demolição determinada, declarado que o Governo não podia tomar conhecimento deste protesto, e que, em attenção aos interesses commerciaes da praça de Santos, resolvia fixar o prazo improrogavel de tres mezes, para ser levada a effeito a ordenada demolição. Só estes tres mezes iam muito além de 15 de Janeiro de 1893, ultimo dia do prazo que tinha a Companhia Docas para dar prompto o trecho do caes". *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, 2ª série, cit., pag. 49.

ficio de qualquer natureza, serviço de ordem a sanear essa parte do littoral, cobrindo com aterro as infectas ruas de suas margens, canalizando os riachos existentes nesse trecho, concluindo 200 metros de muro do caes, tendo 400 metros de corrimão promptos, recebendo concreto, apromptou a cantaria necesaria a todo o trecho, tendo acabado o corrimão com 200 metros e concluido o primeiro lance do n. 2, o que permittiu á Alfandega descarregar para esse armazem as mercadorias existentes em mais de cem pontões, fazendo desaparecer a necessidade desse flagelo do porto.

Apoiando-se numa declaração do commercio local, que reconhecia os esforços da Empresa, juntou ella, depois, entre outras, esta argumentação (18 de Julho de 1893):

Para conseguir este resultado, tem a Companhia continuado a envidar todos os esforços, trabalhando dia e noite, tanto quanto lhe permitte o pessoal e machinas de que dispõe, e, se mais não tem conseguido, é que, além das causas já expostas, outras vieram demonstrar a impossibilidade absoluta de fazer-se o serviço completo, no prazo estipulado na clausula 2ª do decreto n. 942, de 15 de Julho de 1892: o enorme augmento da dragagem que attinge hoje a mais de 250 mil metros cubicos, já escavados, quando a cubação total do orçamento da obra é de oitenta mil metros cubicos; o aterro correspondente a essa dragagem; a maior profundidade a que tem sido obrigada a levar o muro, por não poder concordar com a pratica de encher o espaço entre a base do muro projectado e o fundo da escavação, com cascalho, como está indicado no projecto do Sr. Dr. Saboia.

E' necessario, por conseguinte, levar-se o muro de concreto até esse fundo, pois que, de outra fórma, ficaria comprometida a solidez do muro. Para prova disto, basta considerar que ao processo de escavação não offerece resistencia o deslocamento lateral desse cascalho, com que, sem duvida, contava o autor daquelle projecto.

Occorre, ainda, a importante circumstancia de que não se póde dar á construcção do monolito maior celeridade do que a empregada até agora, sob pena de prejudicar-se a solidez da obra.

Descreveu um depoimento do tempo o que foi a falta de pessoal, que a febre amarela dizimava, quando não afugentou (53):

Para cumprir exactamente o compromisso imposto pela clausula 1ª do decreto n. 942, de 15 de Julho de 1892, a Companhia immediatamente encommendou para o estrangeiro as machinas e materiaes de construcção de que precisava, e que não encontrou nos mercados do Rio, Santos e São Paulo.

Ao mesmo tempo, enviou agentes a diversos Estados, em busca de trabalhadores offerecendo elevadissimos salarios, além de medico, remedios e alojamento gratuito, conforme fez annunciar nos jornaes de maior circulação.

Ainda mais: — dava-lhes, por sua conta, passagem até Santos.

De algumas turmas conseguidas em Minas, no interior de São

---

(53) No lado technico, eram grandes tambem as difficuldades. Baste este outro depoimento de então: "A frequencia do pessoal foi regular, para as circumstancias especiaes de Santos, onde ha impossibilidade de manter-se um corpo permanente de operarios que, pela sua constancia no serviço, se habilitem cada vez mais; essa tem sido uma das maiores difficuldades, continuando o caes a ser escola de operarios que, quando começam a ser uteis, são seduzidos com offerecimentos de maiores vantagens, e abandonam os lugares que occupam só emquanto necessitam aprender, com grande esforço e dedicação de seus chefes. Em contraposição tem a nossa Companhia podido conservar os habilitados e assiduos mestres que dirigem as differentes repartições de serviços e que, com excepção apenas de um, são os mesmos que, ha muito, os dirigem, e cuja constancia e dedicação muito tem contribuido para o bom exito dos mesmos. A média da frequencia do pessoal, durante o anno, foi de 1.004 operarios". Relatorio da Directoria, 1895.

Paulo e Rio, nenhum só trabalhador chegou a Santos. A noticia das epidemias que nesta cidade reinavam desviava-os, em caminho, para outros serviços, especialmente da lavoura.

A Companhia procurou outros meios.

Enviou agentes aos Estados do Norte. Conseguiram elles no interior das Alagôas uma turma de 400 ou 500 trabalhadores que se dirigiram a Maceió para embarcarem com destino a Santos. O Governador daquelle Estado impediu a sahida, obrigando a Companhia a perder as grandes despesas que tinha feito.

O Dr. José Dias Maynard, amigo dos Directores da Companhia, offereceu-se, graciosamente, a mandar vir de Sergipe trabalhadores para as obras do caes. Dispondo de numerosas relações naquelle Estado, o Dr. Maynard poude conseguir para a Companhia 600 trabalhadores, praticos em serviços de estradas de ferro. Achavam-se já em Aracajú a bordo do vapor "Ondina", fretado para esse fim, quando o Governador daquelle Estado fel-os desembarcar.

Devido á intervenção do Ministro da Agricultura, então o illustre Dr. Serzedello Corrêa, consentiu o Governador de Sergipe que seguissem para Santos aquelles trabalhadores, com a condição porém, da Companhia tomar o compromisso de repatria-los. Assumida esta responsabilidade, o Governador não se satisfez; continuou a prohibir a sahida e até mandou recolher á cadeia o encarregado do embarque, em Aracajú.

Ainda não desanimou a Companhia.

Mandou agentes a Bahia, de onde vieram nos vapores do Lloyd Brasileiro, á sua custa, cerca de 300 trabalhadores. Passando pelo porto do Rio de Janeiro, em sua maior parte foram engajados para outros serviços, chegando a Santos menos de 50! Encommendou pessoal no Paraná, no Rio Grande do Sul e enviou agentes a Santa Catharina.

Destes Estados e da Capital Federal, conseguiu a Companhia trazer aos seus serviços cerca de 2.000 operarios, além de 500 que a Companhia Metropolitana, com autorização do Ministro da Agricultura, mandára vir das obras dos portos de Lisbôa e de Leixões para as do caes de Santos.

Infelizmente, entrava o verão de 1892, e sabem todos como nesse anno se desenvolveram as epidemias da febre amarela e da variola. O pessoal dos Estados do Sul e da Europa não se sujeitou ao clima de Santos, ainda aggravado com aquellas epidemias.

Toda a cidade de Santos deve lembrar-se de que turmas inteiras de trabalhadores aqui chegados para as obras do caes, acceitaram os alojamentos da Companhia, e negaram-se aos serviços, seguindo para o interior em procura de outro destino, sem que a Companhia pudesse ao menos obrigal-os a indemnizar as despesas que com elles fizera até Santos (54).

São de vêr, na Camara dos Deputados e no Senado de então (1892), os protestos que as medidas de recusa, adoptadas por alguns Estados septentrionaes, suscitaram da representação paulista, no mez de Agosto. Tavares Bastos falou no segundo, em defesa de Alagôas (55), de clima magnifico, ao passo que São

---

(54) *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, 2ª série, cit., pag. 46. Houve no Congresso Federal até projecto sobre a entrada de 2.000 liberianos para a construcção. Ver no *Paiz* de 28 de Agosto de 1893 um pedido da Camara Municipal de Santos para que o Senado o approvasse.

(55) "O que é verdade é que naquelle Estado ha terras uberrimas, o clima é magnifico, a vida é muito facil, de modo que ali não é preciso trabalhar para viver. O Governador daquelle Estado o que fez foi impedir que os filhos daquelle Estado fossem levados por promessas falazes, depois se achassem mal, porque é sabido que a vida em São Paulo é carissima, e que, além disso, é uma cidade pestilenta, em que os filhos do norte encontram morte certa pela febre amarela; é uma terra inhabitavel que só serve para os naturaes.

"Sendo assim, desde que o Governador tinha conhecimento do estado de salubridade daquella zona de São Paulo, procedeu perfeitamente bem, aconselhando seus patricios a que não se illudissem por essas promessas; o que fez mais foi recommendar á imprensa

Paulo era "cidade pestilenta", em que os filhos do norte encontravam morte certa pela febre amarela, "terra inhabitavel que só serve para os naturaes". Respondeu-lhe Campos Salles, na defesa do Estado. Parecia-lhe que o Governo de Alagôas não era tutor de seus cidadãos, para lhes impedir a sahida, tanto mais quanto não havia promessas falazes em Santos (56). E Alfredo Ellis, que se salientaria, depois, por uma campanha annual contra a Empresa, que, então, suppunha estranjeira, não discorreu menos, a proposito de um telegramma de Maceió (Camara, 22 de Agosto de 1892):

> O Sr. Alfredo Ellis — Não foram os lavradores de São Paulo que mandaram buscar trabalhadores, foi uma firma desta Capital que arrematou o serviço do caes de Santos, a qual forçada pelo Ministro da Agricultura na sua recente viagem a Santos, obrigando-a a multa de 500 contos de réis a completar a obra até Dezembro; forçada pela necessidade e não encontrando trabalhadores em numero sufficiente, mandou agentes por toda parte em busca de pessoal necessario para dar completa a obra em Dezembro, afim de ficar alliviada da multa de 500 contos de réis que lhe é imposta, se não completar a obra nesse prazo.
>
> Esta firma é estranjeira.
>
> O Sr. Vinhaes — Não senhor, é brasileira; o Sr. Graffée é do Rio Grande.
>
> O Sr. Alfredo Ellis — Ignorava esta circumstancia; mas tendo absoluta necessidade de adquirir pessoal, tanto podia ir buscar a Alagôas como a qualquer outro Estado.
>
> Depois, o Sr. Governador de Alagôas mostrou com isto um espirito acanhado, arbitrario, e o orador não sabe como possa elle, sendo republicano, expedir um telegramma da ordem desse a que se refere. O Estado de São Paulo não tem necessidade absolutamente alguma de ir demorar o progresso dos outros Estados, tirando-lhes os trabalhadores. Pelo contrario, ainda ha poucos mezes, o Vice-Governador de São Paulo fez dois contractos de imigração, sendo um de 50 ou 40 mil imigrantes para supprir as necessidades e augmentar a prosperidade do Estado de São Paulo.
>
> Deve-se conservar o devido respeito aos Estados pequenos; o orador e seus collegas desejam manter para com elles o espirito de fraternidade porque não desejam a outrem aquillo que não querem para si.
>
> O Estado de São Paulo tem ido até ao ponto de repatriar familias de colonos que perderam o seu chefe; não irá pôr pêas ao progresso do Estado de Alagôas, deixando-o sem trabalhadores.

Sustentando que o remedio para a situação do porto estava em construir duas ou tres pontes provisorias; em obrigar a São Paulo Railway a duplicar sua linha e, não podendo, em autorizar a construcção de outra; e, por fim, instituir

---

e a seus amigos que abrissem os olhos daquella gente, e, aconselhal-os a que, se tivessem de sahir do Estado, fosse por meio de contracto que obrigasse aos contractantes, para que não fossem illudidos". Tavares Bastos, Senado, 22 de Agosto de 1892.

(56) "Viu em toda a imprensa desta capital os annuncios feitos pela Empresa, que revela a necessidade de obter braços em toda a parte e nesses annuncios vêm indicadas as condições de pagamento, as vantagens que se offerecem a cada trabalhador que quizer contractar com a Empresa e delles se vê que todas as condições são as mais remuneradoras. Isso se diz publicamente: como se quer agora dizer que vão lá com promessas falazes procurar alliciar?

"Alliciar a quem? Se se referem aos homens que estão no gozo pleno de seus direitos civis, não vê que haja autoridade alguma competente para intervir entre as partes contractantes; se se referem a menores, ha na justiça do paiz o meio de impedil-o e o nobre Senador pelo Estado de Alagôas, que é magistrado, sabe bem disto: só a autoridade judicial tem competencia para intervir e impedir que os menores tenham collocação menos conveniente aos seus interesses; mas admittir que uma autoridade administrativa, como é o Governador de um Estado, tenha competencia para intervir entre partes contractantes e obstar ao accôrdo feito, é o maior absurdo". Campos Salles, Senado, 22 de Agosto de 1892.

uma alfandega em São Paulo, disse ainda na Camara Federal o mesmo deputado Alfredo Ellis (31 de Maio de 1892):

> A agglomeração de cargas, a accumulação de mercadorias no desprotegido porto de Santos é tão grande, Sr. Presidente, que navios têm ali estacionado por mais de um anno á espera de descarga.
> Os fretes, Sr. Presidente, são tres vezes mais pesados, da Europa a Santos, do que da Europa aos antipodas!
> O infeliz porto de Santos é tido em horror pela marinha mercante estranjeira, e se não tomarmos promptas e sérias providencias, em breve será riscado das praças commerciaes!
> Para aggravar esta situação calamitosa, para cumulo de infelicidade, o estado sanitario do porto de Santos é pessimo, tanto que, segundo informações fidedignas de sessenta e cinco capitães de navios que tiveram a desdita de ali estacionar, sessenta e tres succumbiram victimados pela maldita febre amarela. Navios ha que perderam toda a sua tripulação!

Seu futuro contraditor já ensaiava tambem as armas, surpreso, aliás, que os constructores do caes houvessem assumido o compromisso dos seis mezes (Senado, 22 de Agosto de 1892):

> O Sr. Ramiro Barcellos — Os constructores do caes de Santos, pessôas bem conhecidas nesta Capital, muito respeitaveis negociantes, muito honrados e honestos, acceitaram com grande sacrificio esta imposição e obrigaram-se a construir o caes até á ponte da estrada de ferro ingleza até o dia 31 de Dezembro, sujeitando-se a uma multa de 500 contos de réis.
> O orador não é engenheiro, mas julga que esses cidadãos foram um pouco imprudentes tomando semelhante compromisso; mas, emfim, moços corajosos, não fazendo questão de dinheiro, nem de sacrificios, tomaram este encargo. No intuito de desempensal-o, mandaram para todos os Estados do Brasil encommendar trabalhadores, prometendo-lhes o salario de 4$000 por dia, casa, medico, botica, enfermaria, etc. para os doentes.
> Ora, vê o Senado que este é o maior salario que se tem dado a trabalhadores no Brasil, salvo os que se empregam na extracção da borracha no Pará, que talvez possam ser melhor remunerados.
> Isto não eram promessas falazes, e a melhor garantia era a honorabilidade dos constructores do caes de Santos.

Consignaria, por sua vez, a Mensagem do Marechal Floriano Peixoto, Vice-Presidente em exercicio, aos 7 de Maio de 1894, por occasião da abertura da 1ª sessão ordinaria da 2ª legislatura:

> Infelizmente, não tem sido correspondidos os esforços empregados no intuito de se obterem os melhoramentos de que tanto carecem os portos da Republica para se adaptarem ás necessidades do commercio. As concessões feitas nesse sentido, com excepção das obras do caes de Santos, que proseguem em meio da crise economica que atravessa o paiz, estão ainda sem resultado digno de menção, a não serem os estudos feitos.

CAPITULO VII

PRAZO DA CONCESSÃO, ATRAZO NAS OBRAS

Segundo a lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, reguladora das concessões portuarias, o prazo destas se fixaria "conforme as difficuldades da empresa, não podendo ser, em caso nenhum, maior de 90 annos".

O decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, que autorizou o contracto com José Pinto de Oliveira e outros, marcou a essa concessão o prazo de 39 annos, a

contar de tal data. Entre os concurrentes de então, Carvalho Bastos propuzera 16, Pinto Gonçalves 31, Pinto de Oliveira 36, Barão de Ipanema 41 e Mirandola 46 annos. Eliminadas as duas primeiras, conforme se viu, por varias razões, entre as quaes a mais importante era a falta de idoneidade financeira, prevaleceu a terceira, com o prazo fixado em 39 annos.

"Gozarão os concessionarios durante todo o prazo de seu privilegio, que fica elevado a noventa annos, contados da data deste decreto"..., taes, já vimos, as palavras iniciaes da clausula VI do decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890, do punho de Francisco Glycerio. Ministro de um Governo discricionario, podia fazel-o como compensação de novos e pesados onus impostos aos contractantes. O decreto, por isso, passou sem protesto até 1894, quando o Dr. Adolpho Pinto escreveu:

> No artigo VI do decreto de 7 de Novembro, cujas disposições temos procurado esclarecer, logo após o incidente — durante o prazo do privilegio — esgueira-se esta outra subordinada — que fica elevado a 90 annos contados deste decreto... Meia duzia de palavras, apenas, que despojam a Nação de cerca de cem mil contos de réis!
>
> Effectivamente já vimos que, pelo decreto de concessão, tinha a Empresa do caes o usufructo das obras por 39 annos, depois dos quaes passariam ellas com todas as suas bemfeitorias para o pleno dominio e posse da Nação, sem indemnização alguma.
>
> Nestas condições o acto do Governo prorogando o prazo da concessão, que então já estava reduzida a 37 annos, por mais 90 annos, contados da data do decreto da prorogação, equivale á outorga de um proprio nacional, sem compensação nenhuma, ao uso e gozo de particulares, pelo tempo de 53 annos, pouco importando para o caso, por não alterar os effeitos da dadiva, a circumstancia de ser ella feita quando ainda não estava o Governo na posse do immovel.
>
> Elevado como foi o capital correspondente ao trecho do caes em construcção á quantia de 14.627:194$707, admittindo mesmo que a obra fique limitada a essa parte, e que a renda liquida annual da Empresa durante o prazo de 90 annos a que foi elevado o "privilegio", não exceda de 12 % sobre o capital fixado, ainda assim a importancia dos lucros ascenderia á somma de 1.755:263$360 por anno, o que corresponde a nada menos de 93.000:000$000 no fim dos 53 annos da prorogação concedida.
>
> Pelo minimo, este é o quantitativo em que se póde computar hoje a somma de dinheiros que aquelle acto de suprema munificencia official desviou do thesouro publico para as arcas da Empresa.
>
> Aos que têm alguma imaginação e podem prevêr, através de um seculo, o que será São Paulo, o que será o movimento do porto de Santos, nós deixamos o trabalho de calcular o valor real desse delirio da prodigalidade (57).

---

(57) *Diario Popular*, 19 de Junho de 1894. O éco em 1896 não faltará. "Prazo de 90 annos, senhores! A vida de duas gerações! Vamos calcular em quanto importa esta concessão. Capital da Empresa, 14.627:194$730. Dando de barato que a renda nunca exceda de 12 %, teremos; 12 % sobre este capital — a importancia de 1.755:263$360 por anno. Em 53 annos, que tantos são os accrescidos aos 39 do contracto, isto importa em 93.000 contos de réis, quantia esta, senhores, que devia ser recolhida aos cofres publicos para dahi reverter em beneficio da população, e de que este decreto fez presente á Empresa de amor e graça, de mão beijada, sem a menor razão de ser. E' generosidade de mais, infelizmente generosidade á custa alheia. 93.000:000$000 é muito! Que será do porto em 90 annos? A que importancia subirá o commercio daquelle importante e já tão rico Estado em 90 annos? Durante estes 90 annos está jungido a esta Empresa, a este privilegio, atado de pés e mãos. Para a concessão do prazo de 90 annos, violou-se primeiro o contracto, no qual tinha sido estipulado por offerta dos proprios interessados o prazo de 39 annos; violou-se o edital de concurrencia, no qual estava estabelecido que o prazo não podia exceder de 50 annos; violou-se a propria lei de 1869, que se permitte o prazo maximo de 90 annos, é como concessão primitiva e não como prorrogação, porque como prorrogação os concessionarios ficaram com o prazo de 92 annos, 3 mezes e 25 dias". Moraes Barros, Senado, 23 de Novembro de 1896.

Não havia violação da lei de 1869, desde que permittia ella o prazo maximo de 90 annos. Era este, convinha lembrar, o prazo da concessão Estrella-Andrade Pertence, recebido sem opposição, em 1873. Prolongar mais de 5 vezes o caes primitivo era, além das despesas necessarias, construir todas as obras complementares, aterros, armazens, telheiros, linhas ferreas, ruas, desvios, o que, se calculava, em mais de 40.000 contos até Paquetá e entre 50 e 60.000 até Outeirinhos. Para tanto só havia duas soluções: ou o Governo, de accôrdo com a Empresa, elevaria as taxas, com prejuizo do commercio; ou prorogaria, ainda de conformidade com ella, o prazo da concessão, mantendo inalteraveis aquellas. Foi o que fez. Era isto tanto mais aconselhavel, quanto as referidas taxas teriam que reduzir-se, como vimos, logo que os lucros subissem além de 12 %. A alternativa assim se explicou pelo *Diario de Santos,* mais tarde, quando esta e outras questões voltaram á discussão, em 1896:

> Em virtude do primitivo contracto, de 1888, tinha a Companhia de construir 866 metros de caes, nos quaes devia despender 3.851:505$570.
> Deu-se-lhe para remunerar o capital que fosse despendido, o usufructo das obras por 39 annos.
> Actualmente tem a Companhia a seu cargo construir 4.590 metros de caes, ou seja, um quintuplo da obra primitivamente contractada.
> Acceitando-se as bases do orçamento Saboia, feito em 1886, com o cambio a 26, o capital a empregar deve ser cincoenta vezes mais, e se para amortizar o capital da construcção de 866 metros dava o Governo á Companhia Docas o prazo de 39 annos, para a construcção de 4.590 metros devia dar-lhe, não 90 annos, porém, prazo muito superior.
> A questão se resolve em uma simples regra de proporção.
> Attenda-se agora a que os estudos do Dr. Saboia eram defficientissimos. A dragagem e aterro excederam em muito ao orçado: a faixa do caes augmentada, houve necessidade de se construir boeiros para escoamento das aguas pluviaes, de quebrar a rocha submarina entre a Alfandega e a Capitania, e de executar outras obras importantes e custosas para solidez da construcção do caes.
> Attenda-se ainda á depressão cambial destes ultimos annos que fez augmentar de mais de 200 % o custo dos materiaes e salarios de trabalhadores.
> Temos assim o capital do caes considerado sómente até o Paquetá elevado a dez vezes mais, devendo ascender a cerca de 40 mil contos para ficar a obra completa, com armazens, nova casa de machinas, trilhos, guindastes, calçamentos, canalização de aguas pluviaes, etc., computado ahi o augmento da dragagem, aterro, quebramento da lage submarina, etc.
> Para chegar aos Outeirinhos ainda terá a Companhia de despender mais 50 ou 60 mil contos conforme a installação de armazens e machinas que neste trecho se reconheçam necessarios.
> Nestas condições, tomando-se mesmo, para termo da proporção o orçamento Saboia e o dispendio a fazer com as novas obras, vê-se que o prazo de 90 annos hoje concedido á Companhia é muito menos favoravel do que o prazo de 39 annos do decreto n. 9.979 de 12 de Julho de 1888 (58).

A São Paulo Railway, a Paulista, a Mogyana, a Sorocabana tinham então privilegio por 90 annos. Além disso, o que não succedia com as Docas, gozavam de garantia de juros. Foi esse parallelo que Osorio de Almeida pôz em fóco:

> Estudando as duas empresas encontrará o leitor entre ellas muitos pontos de contacto, achará ao mesmo tempo algumas differenças.
> Vejamos os primeiros:
> 1° — Ambas contrataram com o Governo a satisfação de necessidades publicas; transporte facil, seguro, rapido e economico — a estrada

(58) *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo,* 2ª série, cit. pag. 31.

de ferro; embarque e desembarque, faceis, seguros, rapidos e economicos — o caes.

2° — Para a estrada o privilegio de 90 annos, para o caes o de 39 annos pelo contracto de 1888.

3° — Para nenhuma dessas obras o Governo entra com todo ou com parte do capital.

Vejamos agora as differenças, tomando sempre em consideração o contracto de 1888 do caes, antes das modificações feitas pelo General Glycerio, a que depois attenderemos:

1° — A estrada teve garantia de juros de 7 % para o seu capital, hoje não a tem directa, porque a renunciou em tempo opportuno, mas a tem directa visto que póde elevar suas tarifas todas as vezes que o seu dividendo desça áquem daquella taxa durante dois annos consecutivos.

O caes não teve e não tem garantia de juros e estes não têm limite minimo. De modo que estes poderiam tornar-se nullos, caso fosse realizada a idéa, aliás comprada por bom preço, da estrada de ferro de São Sebastião e que para este porto fosse desviada a maior parte do commercio de Santos.

2° — Findo o prazo da concessão a estrada continuará a ser propriedade da São Paulo Railway Company, de modo que o Estado terá ficado apenas com a utilidade indirecta, sempre originaria das estradas de ferro.

Findo o prazo da concessão o caes, com todas as bemfeitorias e material rodante, passará a ser propriedade inteiramente gratuita do Estado. De modo que os concessionarios que ali empregaram os seus capitaes, são apenas os usufructuarios das obras.

3° — A estrada teve isenção de direitos para o material de sua construcção e, cremos nós, o tem para seu combustivel.

O caes não tinha esse favor e só obteve quando o illustre paulista Glycerio assignou o decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890.

4° — A estrada só póde ser resgatada trinta annos depois de inaugurado o seu trafego, tomando-se para preço do resgate quantia tal que dê juro igual ao rendimento médio do ultimo quinquennio.

O resgate do caes poderá ser feito em qualquer tempo, depois dos 10 primeiros annos de sua conclusão, e o preço será a quantia em apolices que dê renda equivalente a 8 % de todo o capital effectivamente empregado na Empresa.

5° — As tarifas da estrada só poderão ser reduzidas quando os seus lucros liquidos excederem, durante dois annos consecutivos, a 12 % do seu capital. E é muito facil admittir, segundo tem mostrado a experiencia, que tal facto não se tenha dado nas estradas paulistas, principalmente com a antiga lei de sociedades anonymas, pela qual acções beneficiarias, fundos de reserva, etc., não eram considerados como lucros liquidos.

As tarifas do caes serão revistas de cinco em cinco annos e soffrerão reducção logo que os lucros liquidos attinjam a 12 % do seu capital (59).

Mas não foi sómente a extensão do prazo da concessão, que provocou a campanha de 1894. Havia tambem sua classificação em privilegio, por força do referido decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890, a saber: "Gozarão os concessionarios durante todo o prazo de seu privilegio que fica elevado a 90 annos..." Contrabando era o que se queria passar com essa palavra, na analyse adversa (60). Ella appelava para a lei de 1869, explicada pelo seu principal autor, o

---

(59) Osorio de Almeida, *O caes de Santos*, *Estado de São Paulo*, 22 de Julho de 1894.

(60) "Comecemos por levantar o véo do grosso contrabando que se pretende passar, mal envolto nestas simples palavras — seu privilegio — habilmente enxertadas na primeira proposição subordinada do periodo citado. Com effeito, pela primeira vez, nas relações contractuaes entre o Governo Geral e a Empresa do caes de Santos, apparece a concessão desta obra qualificada, ainda que incidentemente ou com pé de lã, de privilegio". Adolpho Pinto, *Caes de Santos*, *Diario Popular*, 18 de Junho de 1894. — Adiante: "Introduzida assim, ob e sub-repticiamente a palavra privilegio..." Id.

Santos primitivo. — Porto do Bispo no Vallongo (1893)

Visconde de Itaborahy como exclusiva do monopolio (61). Esquecia-se, no emtanto, que, do ponto de vista puramente legal, o decreto do Governo Provisorio fazia direito novo, e que, sob o aspecto administrativo, a livre concurrencia nos serviços portuarios de Santos, — depois do vulto que elles assumiram com as successivas ampliações do projecto primitivo, — ameaçaria ao mesmo tempo a concessionaria, o commercio e a fazenda; a primeira, na segurança dos seus capitaes; a segunda, na efficiencia dos serviços; e a terceira, no valor do patrimonio que lhe deve reverter gratuitamente no fim de certo prazo.

Aliás, obras como essa geram um privilegio de facto, com os inconvenientes proprios do monopolio, mas sem as vantagens da regulamentação em bem do publico. Já o reconhecera Saboia e Silva encarecendo a exploração official, ao escrever em seu relatorio: "O melhoramento de um porto como o de Santos, a que se acha vinculada a prosperidade de mais de uma provincia, não deve ser objecto de uma empresa commercial, que não poderia deixar de monopolisar o serviço do porto".

Por ultimo, não se poupou a Empresa nas prorogações que obteve, para conclusão de seus trabalhos. O decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888 (caes do extremo da ponte velha da estrada de ferro até á rua Braz Cubas) autorizando o contracto de concessão, fixou como termo tres annos contados da sua data, isto é, 12 de Julho de 1891; a Empresa pagaria dois contos de réis de multa por mez de atrazo. O decreto n. 10.277, de 30 de Julho de 1889 (caes até o enrocamento que precede a ponte nova da estrada de ferro) dilatou o termo dos trabalhos por mais um anno, isto é, 30 de Julho de 1892. O decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890 (caes até Paquetá) deu o prazo de cinco annos para termo de todos os trabalhos, a contar de então, o que se cumpriria em 7 de Novembro de 1895. E, finalmente, o decreto n. 942, de 15 de Julho de 1892 (caes até os Outeirinhos) concedeu mais cinco annos, contados de 7 de Novembro de 1895, data em que, diz o respectivo texto, devia "estar terminada a construcção de todo o caes concedido antes desta data".

Não construiu a Companhia, nos termos convencionados, o caes a que se havia obrigado; nem teve multa por isso. Originou-se dahi (como tinha tido tambem sua fonte no augmento do capital e do prazo da concessão) certa accusação de favorita dos Governos. Entretanto, se o caes acompanhava o progresso do porto, cada vez mais intenso, e se só auferia o dinheiro para remuneral-o nas taxas cobradas, não era de interesse directo da Companhia terminar tudo o mais cedo possivel? Declararam sempre os empresarios seu proposito com esse fim, não havendo porque lhes negar credito, tanto mais quanto obstaculos de toda ordem, — processuaes, technicos, sanitarios, administrativos e até politicos, — falavam, pelo contraste, em favor delles. A opposição, que já então não se escon-

---

(61) "O Sr. Visconde de Itaborahy — Quaes são as concessões que o Governo ficaria autorizado a fazer aos empresarios por este projecto?

"Apenas a de se incorporarem como sociedades anonymas e a dar-lhes faculdade de poderem desapropriar, na fórma da lei, os terrenos de que necessitarem para a construcção de docas. E que onus se impõem ás companhias? O de cederem todas as obras ao Estado no fim de 90 annos. Que desvantagens, pois, resultariam para o Estado ou para o commercio? Nenhuma, excepto nos portos em que a faculdade de construir uma doca equivale a um privilegio exclusivo.

"O Sr. Silveira da Motta — E as taxas da entrada nas docas?

"O Sr. Visconde de Itaborahy — Até isso poderia o Governo deixar ás Companhias; a concurrencia estabelecerá as taxas razoaveis.

"O Sr. Saraiva — O projecto dá ao Governo a faculdade de prover as taxas.

"O Sr. Visconde de Itaborahy — Isso mesmo creio que não seria preciso; uma vez que não houvesse privilegio exclusivo; desde que uma doca exigir mais do que valer o serviço, os navios não entrarão nella, continuarão a fazer as cargas e descargas do mesmo modo por que o fazem agora, ou construir-se hão docas que estabeleçam concorrencia com a primeira". Senado, 16 de Setembro de 1869.

dia, chegou a pintar, com côres roseas, o que eram difficuldades, pois que entre 1888, assignatura do contracto, e 1892, crise no apogeu, tudo havia mudado:

> Os concessionarios do caes, jámais poderiam deparar melhor época para meter mãos á obra e converter em realidade a magna aspiração paulista.
>
> Tudo lhes viera em auxilio, tudo tinham nas melhores condições possiveis e desejaveis, — dinheiro, braços e materiaes; e tão conscios estavam de que a sorte os favorecia com a mais prodiga munificencia, que assentaram desde logo explorar *inter pocula* os proveitos da negociata... Pois bem, já se passaram tres, quatro, cinco e quasi seis annos, e ainda a primeira parte do caes, da Alfandega até á ponte ingleza, não está concluida; e pungente seria a missão de quem se propuzesse fazer o inventario das desgraças e dos prejuizos que de semelhante facto resultaram para o Estado, tanto sob o ponto de vista sanitario, como em relação aos interesses commerciaes que têm no porto e na cidade de Santos estação obrigada (62).

A crise commercial, a febre amarela, a difficuldade em obter trabalhadores, o fundo lodoso do canal, a enorme lage existente em certa parte delle, os embargos judiciaes de pretensos posseiros, tudo isso, constituia poderosos elementos de prova (63). Mas a maior estava na construcção da obra, sem nada pesar aos cofres da Nação, num esforço de perseverança, que não teria igual no paiz. Planejadas em moldes reduzidos, mas logo ampliadas ao que deviam ser, as Docas de Santos poderiam talvez não ter razão neste ou naquelle incidente de sua vida, mas a teriam no tempo, em sua significação total. E se de filhos de São Paulo lhe advieram tantas opugnações successivas e, por vezes, injustas, a paulistas, dois sobretudo, devem ellas a comprehensão immediata do que offereceram dois riograndenses ousados. Coisas por exemplo, que, no proprio parlamento, éco da imprensa, se teriam obtido subrepticiamente, tiveram, muito tempo depois, justificação cabal. Descrevera Adolpho Pinto o decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890 como um dos fructos da "orgia sardanapalesca que se chamou Governo Provisorio". Não acudiu á chamada Francisco Glycerio, mas, muito tempo depois, contou, com naturalidade como fez as debatidas concessões, sem valimentos politicos ou outros quaesquer, nem sequer conhecendo de vista aos empresarios. Não é demais cital-o na integra (Senado, 11 de Julho de 1906);

> O Sr. Francisco Glycerio — Sr. Presidente, a questão das Docas de Santos preoccupou o Imperio durante mais de 30 annos. O Imperio cedeu á Provincia de São Paulo o direito de mandar construir as docas. Essa era uma questão vital para a Provincia de São Paulo, de modo que quando a mim foi dada a gerencia do antigo Ministerio da Agricultura,

---

(62) Adolpho Pinto, *O caes de Santos, Diario Popular*, 15 de Junho de 1894.

(63) "Quanto ao desenvolvimento que as obras do caes tem tido, appelam os supplicantes para o testemunho do digno Engenheiro Fiscal do Governo Federal, junto a esta Empresa, que poderá attestar quaes os embaraços criados por todos quantos deviam facilitar á Empresa o andamento das obras, e não obstante esses embaraços e a epidemia que reinou ali no verão ultimo, a Empresa tem prosseguido activamente nas obras, importando, com grande sacrificio pecuniario o seu material pesado de construcção por vapores, pagando fretes extraordinariamente altos para ganhar o tempo perdido com a gréve de operarios na Europa, e trabalhando constantemente no referido local que está em grande parte prompto, de forma a concluir, como esperam, essas obras, no prazo que lhes foi concedido". Memorial da Directoria ao Ministro da Viação e Obras Publicas, 3 de Fevereiro de 1890. Ainda: "As immensas difficuldades com que a digna Directoria teve de lutar, não só quanto á construcção das obras, que foi sempre mantida em plena actividade, apesar da crise politica e financeira por que passou o nosso paiz, mas principalmente quanto á organização de um serviço entre nós inteiramente novo e ainda não regulamentado officialmente..." Parecer do Conselho Fiscal, 1893.

compareceu á minha presença o Sr. Candido Gaffrée, director das Docas, pessôa a quem via pela primeira vez. Perguntei-lhe o que pretendia. Respondeu-me que pretendia obter favores do Governo Provisorio, para vêr se era possivel construir as Docas de Santos de que elle e alguns amigos eram concessionarios.

— Mas, repliquei eu, o Senhor tem todos os elementos para levar a effeito a construcção daquella importante obra?

— Sim, respondeu-me elle.

— Pois bem, volte para o seu escriptorio, tornei eu, faça a proposta que imaginar, que eu lh'a concederei.

O Sr. Gaffrée apresentou a sua proposta alguns dias depois e eu, no meu gabinete ministerial, dei o despacho de tarifa mandando informar aos directores das obras publicas, sem mesmo dar a entrada do estilo a esse papel.

A todas as reclamações da Secretaria contra o pedido do Sr. Gaffrée, oppuz tenaz resistencia, defendendo o seu direito e promulgando o decreto de 7 de Novembro de 1890, em virtude do qual aquella Empresa se julgou abrigada dos azares da sorte e pôde concluir as obras. Dahi para cá jámais oppuz o mais ligeiro obstaculo a essas obras.

O Sr. Urbano Santos — Mesmo porque, como V. Ex. demonstrou, foi V. Ex. o seu autor.

CAPITULO VIII

ISENÇÃO DE DIREITOS PARA O MATERIAL

Não ficou, porém, ahi a campanha. A isenção de direitos, de que gozava a Companhia, foi tambem objecto de impugnação.

Segundo o decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, que autorizou a concessão, a Empresa gozaria, nas hypotheses previstas pela tarifa das alfandegas, de "isenção de direitos de importação para o material a empregar na construcção e custeio das obras". Tal era o caso, por exemplo, quando se tratasse de artigos não similares aos da produção nacional, entendendo-se como tal "a de fabricas que, montadas no Brasil, abastecessem o mercado em quantidades sufficientes para o consumo e facilmente encontraveis". Impugnados, mais de uma vez, alguns pedidos da Empresa, acabava o Ministerio da Fazenda por ceder, visto não produzir o Brasil artigos como agua-ráz, potassa, kerozene, lona, amoniaco, oleo para machinas, tornos, tintas, ferro galvanizado, etc.

Era um regime, em theoria pelo menos, restrictivo. Ampliou-o o decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890, quando dispôz e já vimos:

> VI — Gozarão os concessionarios durante todo o prazo do seu privilegio, que fica elevado a 90 annos contados da data deste decreto, de isenção de direitos para todos os materiaes necessarios á construcção e conservação das obras do porto e dos armazens que tiverem de edificar nos terrenos desapropriados, nos de marinhas e aterrados, incluindo o combustivel para o funccionamento das machinas precisas ao serviço do porto e movimento das mercadorias.
>
> VII — Os concessionarios empregarão quando possivel o cimento nacional em todas as suas obras, caso alguma fabrica se proponha fornecel-o em igualdade de condição, de preço e de qualidade, a juizo da commissão fiscal do Governo. Se o preço do genero estranjeiro fôr inferior ao do producto nacional, serão obrigados os concessionarios a ceder ao Governo, pelo mesmo preço por que o comprarem, a quantidade que fôr por este requisitada.

Escreveu-se, a proposito, no *Diario Popular*:

> Dir-se-ia que a pena, que levou a sua complacencia para com a feliz Empresa ao ponto de referendar semelhante clausula, tão singular em sua contextura gramatical, como extraordinaria no temeroso alcance de seu conteúdo, teve vexame de seu proprio acto, e, obedecendo a esse

> instincto de pudor que lateja no fundo das almas honestas, procurou velar aos proprios olhos a flagrante enormidade dos favores contidos nessas poucas palavras, cada uma das quaes representa milhares de contos de réis desviados dos cofres publicos e distribuidos de mão beijada pelos afortunados contractantes do caes.

Andaria a hiperbole rondando sempre a já "afortunada" Companhia. Adiante:

> De sorte que as outras empresas, as estradas de ferro, por exemplo, aliás sujeitas a um custeio onerosissimo, o qual, para algumas tem chegado a absorver a totalidade da receita, e que fazem todos os serviços publicos gratuitamente ou a juros reduzidos, são obrigadas a pagar direitos sobre a maior parte do material que importam, inclusive os proprios carros e vagões, emquanto que no caes de Santos, que absolutamente nada faz senão a peso de dinheiro e préviamente depositado, o caes de Santos, essa mina á flôr do sólo, de exploração facilima, tudo poderá importar livre de direitos! Brada aos céos! (64).

Ainda era facil a réplica. Escreveu, com effeito, o Dr. Osorio de Almeida, fiel ao parallelo com as estradas de ferro:

> A isenção de direitos dos materiaes destinados á construcção das obras constitue um favor concedido a todas as obras publicas, ainda mesmo áquellas que, como a Estrada de Ferro Paulista e Ingleza, não revertem gratuitamente para o Estado, o que se dá com ó caes de Santos.

Paiz novo, precisando de construir seus portos e estradas de ferro, bem como de animar algumas industrias essenciaes, o Brasil ia ter na garantia de juros, no prazo longo das concessões, na isenção de direitos de materiaes, as facilidades para o capital de fóra. Áquelle tempo, a isenção não se regateava, nem podia, como ainda hoje, regatear-se. Essa foi, comtudo, uma das pedras que a Companhia Docas de Santos encontrou no seu caminho. Vae allegar-se que não a tinha pelo seu contracto, de disposição entretanto tão expressa; ou que della abusava, quando, já não se falando de sua reputação industrial, tudo estava subordinado ao visto do Governo. Annos adiante, por uma questão de sello, a Empresa se veria tão contraditada nessa regalia, que ia adiantar de seus cofres os direitos devidos afim de não se paralyzarem os trabalhos, muitas vezes por isso retardados.

De 1894, o éco foi tambem a 1896, mas já então com accusação oprobiosa. Havia, a esse tempo, na capital paulista uma firma, Gaffrée, Guinle & Ribeiro, negociando em artigos de importação. Commentando o pagamento de 8.312 barricas de cimento, no valor de quasi 85 contos de réis, realizado pela Secretaria da Fazenda do Estado, ali se escreveu (*O Municipio,* 29 de Abril de 1896):

> Ora, quem é esse engenheiro fornecedor de tão avultada porção de cimento? Olho a placa do seu escriptorio no pavimento superior do edificio da Associação Commercial desta cidade: "Engenheiro Augusto Maximo Baptista, representante de Gaffrée, Guinle & Ribeiro. Cimento, ferro e lubrificantes".
>
> Portanto, os vendedores das 8.312 barricas de cimento foram os Srs. Gaffrée, Guinle & Ribeiro, concessionarios das Docas de Santos e que tambem vendem por atacado, além de cimento, carvão, ferro e lubrificantes.
>
> Notavel coincidencia: cimento, carvão, ferro e lubrificantes são exactamente os generos a respeito de cuja importação a Companhia Docas de Santos goza de isenção, quando destinadas ás suas obras.

---

(64) Adolpho Pinto, *O caes de Santos, Diario Popular,* 18 e 19 de Junho de 1894.

> Ora, uma vez sabido que a firma Gaffrée, Guinle & Ribeiro e a Companhia de Docas são pessôas juridicas distinctas, mas uma só empresa industrial e mercantil verdadeira, torna-se, ao menos, muito legitima a suspeita que esses generos, objecto do commercio daquella firma, sejam parte dos importados pela Companhia com isenção de direitos (65).

Em geral, as communicações dos Directores das Docas á imprensa eram, como convinha, de discreta linguagem. Mas ahi, em ponto de honra, foram vehementes, pedindo provas (66). Não constituia credenciaes bastantes a folha de serviços no paiz, onde tinham nascido, viveriam e para sempre fechariam os olhos? Filhos ambos de paes francezes residentes no Rio Grande do Sul, Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle vieram, moços e pobres, ensaiar fortuna na capital do Imperio. Tiveram então, á rua da Quitanda n. 11, por dezeseis annos, uma casa de modas e armarinho sob o nome "Aux Tuilleries"; mas foi na construcção de estradas de ferro, nas provincias de Pernambuco, Alagôas, São Paulo e Rio de Janeiro, que adquiriram os cabedaes com que iam construir o porto de Santos, lançando-se tambem noutras empresas. Do que eram os trabalhos ferroviarios de então diria um depoimento republicano, muito tempo depois, ao escrever que "sempre, em todos os actos publicos onde appareceu a rubrica de Sua Majestade o Imperador, em questões de concessões de caminhos de ferro, o escrupulo de escolha de concessionarios era tão cuidado, que o facto de merecer-se nesse regime uma concessão de caminho de ferro constituia verdadeira honra, sómente disputada por quem tivesse real capacidade, profissional e financeira" (67). De modo que, em vez de pobretões, á caça de alguma california, como ao tempo chegou a dizer-se, possuiam varios milhares de contos de réis, quando, em 1888, obtiveram a concessão. Outro lhes fosse o espirito e certamente passaria a fruir os socios de um capital honradamente ganho e, para a época, excepcional.

Como em tudo o mais, não faltou éco no Legislativo Federal. Iniciada a legislatura de 1896, o deputado por São Paulo, Almeida Nogueira, depois de alludir "a graves desvios de rendas na Alfandega de Santos, increpados ás Docas ou á firma Gaffrée, Guinle & Ribeiro", apresentou um pedido de informações (68). Não havia meias palavras na accusação:

---

(65) Francisco Goulart requereu aos 15 de Abril de 1896, á Alfandega de Santos, que declarasse: 1° se até 1888, Gaffrée, Guinle & Ribeiro tinham sido importadores de generos estranjeiros; 2° se tinham importado taes generos e desde que anno; 3° a quantidade dessa importação, sua procedencia e navios que a transportaram A pergunta era tendenciosa, mas de resultado contraproducente. Escreveu, aos 19 de Julho seguinte, "Um leitor" no *Estado de São Paulo*: "As certidões da Alfandega de Santos que publicou no seu artigo de fundilho *O Municipio*, apenas provam que os importadores, a que allude, pagaram á Fazenda Nacional direitos pelo que importaram, ainda que nellas não se mencione o quantum, o que no requerimento que as motivou não foi pedido".

(66) "Miseraveis que não conhecem o quanto vale a honra alheia, porque não a tem, infames que não conhecem meios para defenderem uma causa condemnada pelos mais eminentes orgãos da imprensa brasileira e homens politicos, ousam affirmar pela pena que lhes é vendida, que a nossa firma tem negociado em carvão de pedra, cimento e outros generos, sem que tenha pago os respectivos direitos fiscaes. Tragam as provas, baixos calumniadores! A imprensa se rebaixa quando recebe e endossa estas miserias e infamias, fantasiadas e pagas pelos conhecidos contrabandistas que a Companhia Docas de Santos expelio da Alfandega de Santos e do seio do commercio honesto... Aguardamos a prova. Santos, 5 de Maio de 1896. Gaffrée, Guinle & Ribeiro". *Estado de São Paulo*, 7 de Maio de 1896.

(67) No *Jornal do Commercio*, de 18 de Janeiro de 1911.

(68) Requeiro que, por intermedio do Ministerio da Fazenda e da Viação, Industria e Obras Publicas sejam requisitadas do Governo as seguintes informações: 1° qual a especie e quantidade de mercadorias, cuja importação foi reclamada livre de direitos pela Companhia Docas de Santos nos exercicios de 1893, 1894, 1895 e 1896; 2° qual a especie e a quantidade das mesmas importadas e despachadas pela mencionada Companhia nos exercicios de 1893, 1894 e 1895; 3° qual a especie e a quantidade de mercadorias importadas e despachadas por Gaffrée, Guinle & Ribeiro durante o mesmo periodo; 4° qual a especie

E nem se diga que a Companhia Docas é sobranceira a esta suspeita: os documentos que requisito são destinados a demonstrar que a Companhia Docas tem abusado de modo sensivel da isenção de direitos para a importação de materiaes destinados á construcção das obras, tem abusado desse direito, endossando por condescendencia mercadorias importadas por outros, para que ellas sejam despachadas livres de direitos e depois entregues aos importadores, que teem com ellas commerciado.

Ainda é notorio o pedido recentemente feito por essa Companhia ao Governo para a isenção de mais de cem mil barricas de cimento, quantidade tão exhorbitante que o engenheiro fiscal reduziu logo á metade.

E' sabido que o representante da firma Gaffrée, Guinle & Ribeiro em São Paulo, negocia em grande escala, mesmo com o Estado, vende grande quantidade de cimento, carvão e outros materiaes, sendo muito fundada a suspeita, que para alguns é uma affirmação categorica, de que essas mercadorias são importadas livres de direitos por conta daquellas que são destinadas ás obras do caes de Santos.

Veremos que, nas questões do caes, contrapuzeram-se geralmente riograndenses e paulistas. Na apparencia paradoxal, o caso se explicava sobretudo porque, conterraneos dos primeiros, os Directores tinham naturalmente nelles a defesa, que lhes faltava por parte dos segundos. Seria uma longa, agitada historia. Assim, na sessão immediata á em que falou o representante paulista, lavrou Victorino Monteiro o seu protesto, desafiando que lhe oppuzessem provas (69) e desenvolvendo novamente o thema, tempos depois. Este trecho de dialogo mostra a temperatura reinante (25 de Julho de 1896):

O Sr. Victorino Monteiro — A firma de Gaffrée, Guinle & Ribeiro tem pago os direitos de todas as mercadorias que tem introduzido, como prova com os documentos que tem presentes: além disso todo o mundo sabe perfeitamente que além da firma Gaffrée, Guinle & Ribeiro, existe ainda outra firma Gaffrée, Guinle & Velloso que tem um grande estabelecimento de valor extraordinario em Botucatú, além de outra firma Gaffrée & Guinle que existe aqui na Capital Federal.

Por consequencia, nada tem esta firma com a Companhia Docas de Santos, a não ser que um socio desta respeitavel firma seja o representante da Directoria das Docas de Santos.

A prova de que foi adquirida de firmas commerciaes toda essa quantidade de cimento, sobre que pairou esta accusação do seu collega de São Paulo, tem o orador nos documentos que está examinando, e que acompanharão este seu discurso no *Diario do Congresso,* para que bem publicos se tornem e possam bem ser apreciados, esmagadores, como são, das accusações do nobre deputado o Sr. Almeida Nogueira. Todos os documentos referentes ao cimento comprado pela firma Gaffrée, Guinle & Ribeiro, estão com os competentes recibos.

(*Entra no salão o Sr. Almeida Nogueira*).

---

e a quantidade de mercadorias despachadas livres de direitos pela Companhia Docas de Santos, em consequencia da transferencia por endosso de Gaffrée, Guinle & Ribeiro ou outros importaoores das mesmas; 5° qual a quantidade e especie de mercadorias expedidas de Santos para a Capital ou para o interior do Estado de São Paulo, por intermedio da São Paulo Railway pela firma Gaffrée, Guinle & Ribeiro; 6° se Gaffrée, Guinle & Ribeiro teem armazem de depositos em Santos, ou se é verdade que se utilizam dos armazens da Companhia Docas de Santos, nesse caso, se por elles teem sido pagas, e em que importancia, taxas de armazenagem. Sala das Sessões, 28 de Maio de 1896. Almeida Nogueira.

(69) "O Sr. Victorino Monteiro — Confessa á Camara que com grande surpesa leu hoje no *Diario Official* o discurso hontem proferido nesta Casa pelo illustre representante de São Paulo, o Sr. Almeida Nogueira.

"Lamenta não se achar então presente porque tinha o dever imperioso, como brasileiro e como riograndense, de lavrar um solenne protesto contra as palavras de S. Ex. e contra as imputações calumniosas trazidas a este recinto, imputações dignas da imprensa inconsciente... S. Ex. foi ainda infeliz porque podia ter fundamentado ou impugnado um projecto que de futuro se apresentasse com argumentos positivos, fortes e incontestaveis, que defendesse os interesses do Estado de São Paulo, sem trazer imputações calumniosas contra o caracter de distinctos concidadãos que têm prestado relevantes serviços ao paiz, de cidadãos que residem na Capital ha mais de 30 annos e que tanto têm contribuido para o progresso e desenvolvimento do paiz". Camara, 30 de Maio de 1896.

Folga o orador immensamente com a chegada do nobre deputado por São Paulo, por isso que em homenagem a S. Ex. trouxe estes documentos a que vae alludindo, para proceder ás informações que S. Ex. pediu ao Governo, mesmo porque é um adversario leal e gosta de enfrentar as questões em qualquer terreno, em que se joga apenas com as armas da sympathia.

O Sr. Almeida Nogueira — Se o nobre deputado soubesse dos documentos que brevemente tenho que receber, certamente abandonaria a questão.

O Sr. Victorino Monteiro — Póde ficar convencido que jámais isso acontecerá.

Minha convicção é que o nobre deputado nunca exhibirá aqui, documentos que não sejam altamente honrosos ao caracter e correcção dos cidadãos injustamente accusados. Todos os documentos que possue estão á disposição do nobre deputado e S. Ex. poderá discutil-os, com o que muito prazer terá o orador que estará prompto em responder-lhe immediatamente.

Remetteu o Governo logo depois as informações (23 de Junho de 1896). A outro membro da bancada riograndense, Ramiro Barcellos, coube tambem desfazer no Senado a imputação. Documentos que se teriam de receber, na voz da accusação, não appareceram. Posto de lado, no correr do debate, o carvão, porque apenas pagava direitos de expediente, conforme certidão tambem exhibida á Camara (70), restava o cimento. E a verdade era que, tendo obtido autorização para importar, no referido periodo de cinco annos, 210.000 barricas, a Companhia não se havia utilizado da autorização senão para 105.414, das quaes, deduzindo-se 9.312 cedidas, por determinação official, ao Estado de São Paulo e 20.301 cujos direitos haviam sido pagos, restavam apenas, admittidas com isenção, 75.801 barricas. Documentos aduaneiros, então exhibidos, confirmavam que as não empregadas nas obras tinham pago integralmente os direitos de entrada, no devido tempo e muito antes de levantada a suspeita. As datas, nas respectivas certidões, desde 1891 até 1895, eram concludentes. Commentando-as, assim falou ainda Ramiro Barcellos (Senado, 24 de Novembro de 1896):

Um senhor deputado na Camara denunciou a Companhia como tendo importado cem mil barricas de cimento, por anno, sem pagar direitos na Alfandega, numero que depois foi elevado pela maledicencia a um milhão de barricas! Como a Companhia defendeu-se dessa accusação?

Dias depois mandou apresentar os seus despachos da Alfandega, pelo deputado Sr. Victorino Monteiro, meu particular amigo, provando que as barricas de cimento importadas por ella nada tinham absolutamente com as barricas de cimento despachadas pela casa Ribeiro.

Ainda mais, a casa Ribeiro mostrou de modo indiscutivel que a pedido do actual Sr. Ministro da Fazenda, que era Governador do Estado

---

(70) Contrariamente á accusação de que recebera commissão rendosa, provou a firma Gaffrée, Guinle & Ribeiro, com documentos de punho dos intermediarios, representantes do Governo Federal, que adquiriu para este, durante a revolta da esquadra, sem lucro e a preço muito inferior ao offerecido pelas casas inglezes, o carvão de que teve necessidade o referido Governo. Vêr, entre outros, o discurso do deputado Bueno de Andrada, na Camara, aos 11 de Julho de 1893. O Administrador da Mesa de Rendas local, testemunhou (2 de Junho de 1896) á firma: "Sendo encarregado da compra do carvão existente naquella occasião, conjunctamente com o Dr. Bueno de Andrada, encontramos as maiores difficuldades e má vontade da parte das duas casas estranjeiras que então tinham grandes depositos, dando-se mesmo facto acintoso de uma dellas, que na vespera me havia vendido tres toneladas a 85$000, pedir-me por occasião da compra de todo o deposito, e pagamento á bocca do cofre, 150$000. Nessa emergencia, lembramo-nos de sua respeitabilissima firma para intermediaria desse negocio, ao que accedeu, prestando-nos valioso auxilio, comprando das mesmas casas a tonelada a 90$000".

de São Paulo, lhe fôra cedido este cimento, e como o Estado tem direito de despachar pagando sómente o expediente, a casa transferiu ao representante do Estado o conhecimento da mercadoria para que a retirasse da Alfandega.

Eis ahi toda a historia do cimento e ficou tão bem demonstrada a inculpabilidade da casa que o Sr. deputado, que tinha trazido a accusação, não voltou mais á tribuna, não articulou palavra, calou-se, tendo promettido trazer documentos em contrario, o que até hoje não fez e nem poderá fazel-o.

Ainda mais; se S. Ex. póde por qualquer modo dar credito a semelhante calumnia, relativa a meus patricios, eu desafio a S. Ex. e a quem quer que seja que traga este documento, tal a respeitabilidade da firma a que me refiro.

Morreria ahi, para não mais apparecer, a questão. Outra, porém, transporia toda a vida da Empresa, filiando a origem dos seus recursos á protecção menos legitima do Banco do Brasil. Imputação que cahia de si mesma, era tal intermitencia, que, teria que destruir-se pela propria Companhia, documentos em punho, longos annos depois. A' operação se referia o primeiro Relatorio da Directoria (9 de Maio de 1894):

O nosso capital social, como verificareis do balanço que ora vos é apresentado, foi todo empregado nas nossas obras e em materiaes de construcção e de applicação. Conseguimos um credito que nos forneceu os recursos indispensaveis á construcção dessas obras de modo a termos o tempo necessario para tratarmos de um emprestimo, para o qual tinhamos a precisa autorização em nossos estatutos.

Em sessão com o Conselho Fiscal, a 4 de Agosto ultimo, ficou resolvido a conveniencia de tratar esta Directoria da emissão de debentures. Em 8 do mesmo mez de Agosto, no cartorio do tabellião Castro, assignou esta Directoria a escriptura de emissão de cem mil debentures no valor de 200$000 cada um, juro de 6 % ao anno, pagaveis em Janeiro e Julho de cada anno, amortização minima de 1 %, a começar em 1896, podendo ser resgatado, em parte ou na sua totalidade, este emprestimo, em uma só série de 20.000:000$000.

Não sendo facil a collocação desse emprestimo, em vista do estado actual da nossa praça, e já devendo a Companhia, em conta corrente, somma avultada, além da sua renda, toda applicada á construcção de suas obras, resolvemos ouvir o Conselho Fiscal. Em 9 de Dezembro proximo passado, reuniu-se a Directoria e Conselho Fiscal e resolveu, por unanime accôrdo, o modo de dispôr da emissão, como vereis da acta registrada no respectivo livro.

Haviam, aliás, declarado Gaffrée, Guinle & Companhia, a proposito dos trabalhadores do norte e reportando-se ás actividades industriaes anteriores, que lhes não admittia a consciencia senão a mais rigorosa éthica profissional (*Jornal do Commercio*, 27 de Agosto de 1892):

Quanto ao cumprimento de nossas promessas, ou antes da mais rigorosa solução de nossos compromissos de qualquer ordem, sabem todos quantos tratam comnosco que, sob a nossa administração, têm-se feito grandes obras e que nellas nunca ficamos em falta.

CAPITULO IX

TAXAS DE SERVIÇO E DE RETRIBUIÇÃO DO CAPITAL

Por importantes que fossem os pontos anteriores, nenhum tinha, porém, a relevancia do relativo ás taxas facultadas á Empresa para compensação dos serviços e retribuição do capital.

O libelo do *Diario Popular* não foi, em 1894, de meias tintas:

> Mas ainda bem não começou a obra a funccionar, ainda a Companhia de Docas de Santos não tem regularmente installado os seus serviços, e já as disposições de seus regulamentos, já as taxas que começa a cobrar, são de tal ordem gravosas, constituem onus tão pesados para o commercio, a lavoura e a industria do Estado de São Paulo, que não podiam deixar de provocar as mais justas queixas dos opprimidos, como está acontecendo, ao ponto de serem lembrados com saudades os tempos em que funccionava a ponte da estrada ingleza e as velhas pontes particulares.
>
> Assim, pois, o melhoramento que todos nós esperavamos como a salvação do Estado, porque era a primeira condição para o saneamento de Santos e, portanto, para o saneamento de todo o interior, o melhoramento que vinha apagar a má fama que tem no estranjeiro o nosso grande emporio maritimo, a qual muito ha contribuido para encarecer os fretes maritimos para aquelle porto; o melhoramento, emfim, que vinha proporcionar ao commercio, á lavoura e á industria paulista a economia e todas as outras vantagens consequentes de meios mais aperfeiçoados de embarque e desembarque de cargas, libertando-os para sempre de tributos que faziam o desespero geral e vexavam como verdadeiras calamidades — é o proprio que vem fazer sentir aos mais interessados em seu regular funccionamento, aos que mais directamente contavam participar de seus justos beneficios — a mais amarga desillusão, impondo cobrar-lhes com uma usura sem entranhas, a usura de Shylock, multiplicada por uma série de taxas, cada qual mais abusiva, os serviços por que todos unanimemente anciavam! (72)

Opressão, dualidade de taxas: soaria como um bordão essa historia. E o ponto de partida terá sido essa campanha de 1894, tanto que frases della se repetirão, ás vezes, quasi nos mesmos termos, dali por diante.

Comprehendia bem o Governo que as taxas portuarias deveriam ser taes que, retribuindo o capital e os esforços empregados, não onerassem ao commercio. Era aquillo de André Rebouças em 1867: "O futuro dos portos do Brasil depende, em grande parte, do estabelecimento de tarifas que remunerem convenientemente os capitaes que se empregarem nas obras destinadas ao seu melhoramento". Foi esse criterio que predominou na escolha da proposta de José Pinto de Oliveira e outros, a qual, como Conselheiro Antonio Prado, perante a Camara, declarou e já vimos, "não faria pezar sobre o commercio taxas insuportaveis, sendo até menores que as solicitadas pela Associação Commercial de Santos". De facto, a taxa de atracação era inferior á indicada antes por essa Associação (73) e as de capatazias e armazenagem não divergiam das cobradas nas demais alfandegas da Republica. Não seriam as taxas de Santos postas em vigôr, mais tarde, noutros portos, algumas até com elevação? Vae-se vêr que não se atreveriam, por longo tempo, os capitaes nacionaes e estranjeiros á construcção de nossos portos, a começar pelo do Rio de Janeiro; motivo pelo qual, no mesmo anno de 1886, quando se publicaram os editaes de que resultou a concessão Gaffrée, Guinle & Companhia, julgou acertado o Governo Imperial acenar com mais uma garantia supple-

---

(72) Adolpho Pinto, *Caes de Santos, Diario Popular,* 14 de Julho de 1894.

(73) Sobre a de atracação, julgada excessiva, diria depois o *Diario de Santos*: "A taxa de atracação que actualmente percebe a Companhia vem a ser: *a*) por dia e por metro linear de caes occupado, por navios a vapor — 700 réis; *b*) por dia e por metro linear de caes occupado por navios que não sejam movidos a vapor — 500 réis.

"Veja-se agora o seguinte: em representação que a Associação Commercial de Santos dirigiu a 19 de Setembro de 1883 ao Barão de Guajará, então Presidente da Provincia de São Paulo, indicava que a taxa de atracação fosse para os vapores 1$000 por metro e por dia e para os navios 900 réis por metro e por dia.

"Como póde o commercio se queixar da carestia da taxa que actualmente percebe a Companhia Docas, quando em 1883, 13 annos passados, elle se dispunha a pagar muito mais?" *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo,* 2ª série, cit., pag. 72.

mentar, — o imposto addicional sobre a importação e exportação, que á Companhia Docas de Santos não beneficiou e outros tiveram depois. De facto, dispôz a lei n. 3.314, de 16 de Outubro de 1886, ao fixar o orçamento para o anno seguinte:

> O Governo poderá estabelecer em favor das empresas que se organizarem para melhoramentos dos portos do Imperio, além das vantagens a que se refere a lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, uma taxa nunca maior de 2 %, em referencia ao valor da importação e de 1 % ao da exportação de cada um dos ditos portos.

A accusação de dualidade, por sua vez, se baseou numa argumentação na apparencia procedente devido á interpretação gramatical de duas ou tres palavras do contracto, cuja significação, no espirito da lei de 1869 e do referido contracto, não deixava, comtudo, margem a duvidas. A Companhia teria como taxas obrigatorias as de utilização do caes, pela mercadoria e pelo navio, destinadas á retribuição do capital; e as de armazenagem e capatazias, que então se cobravam em todas as alfandegas por estas mesmas e que, em Santos resolveu o Governo fossem entregues á Empresa (74). Conforme o *Diario Popular*, havia dualidade indevida, porque cobrando a Empresa as segundas não podia receber as primeiras; e o fazia, elevando a taxa de 1$000 a 3$700. Seu argumento era o das taxas dos outros portos, todos sem caes, esquecendo-se de que, para construil-os, outras seriam precisas, para retribuição do capital empenhado:

> Acompanhando a marcha natural das operações, que lhe são peculiares, vê-se bem que em um caes ou doca em actividade, de facto não ha evolução, não ha manobra, não ha emfim trabalho algum que não tenha por fim a realização de uma das tres funcções referidas e que reproduzimos: a atracação do navio, a carga ou descarga da mercadoria e a sua armazenagem, no caso de não ser a mercadoria retirada em tempo.
>
> Por isso mesmo é que, embora com outros nomes, ha tambem tres ordens de taxas em vigôr, relativas a identicas operações, quando desempenhadas pelas alfandegas.
>
> Assim é que, dos navios que atracam para carregar e descarregar nas docas, pontes e caes das alfandegas e mesas de rendas, é cobrado, nos termos do artigo 574 da Consolidação das Leis das Alfandegas, o chamado imposto de doca.
>
> Da mesma forma, cobram as alfandegas, segundo o artigo 603 da Consolidação, pelo serviço de carga e descarga de mercadorias, em suas pontes, caes e armazens, o imposto denominado expediente de capatazias.
>
> Finalmente, para ser completo o simile, as mercadorias depositadas nos armazens pertencentes ás alfandegas, estão tambem sujeitas ao pagamento das armazenagens, conforme o artigo 593 da mesma Consolidação.

Divergencia de interpretação, que poderia discutir-se sem violencia, ella transporia annos a fio, dando lugar, sob o nome de questão das capatazias, com ganho para a Empresa, á mais longa das pendencias judiciarias, em que esta se veria empenhada. E em 1894 não passava tudo de uma "esperteza", fructo de um contracto "horrivelmente mutilado", que assim se beneficiava com 370 % sobre as taxas permittidas. "Que vale mais essa extorsão? inquiriu o Dr. Adolpho

---

(74) A autorização para a cobrança, de accôrdo aliás com o contracto, fôra dada por outro paulista illustre, Rodrigues Alves, que se verá censurado e louvado, como Ministro da Fazenda e Presidente da Republica, a proposito das Docas de Santos (Avisos de 14 de Julho de 1892, do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio e 28 de Julho de 1892, do Ministerio da Fazenda). Vae-se vêr que, dando *deficit* nos outros portos, só no de Santos esse serviço tinha saldo.

Pinto. Pois não é tão rico o Estado de São Paulo?" Rematando adiante: "Não é mais uma extorsão, é uma improbidade, é uma impudencia!" (75).

Não era, entretanto, difficil restabelecer a verdade. Bastava para isto a leitura dos textos creadores das taxas, assim tão contestadas. Quaes eram elles? O edital de concurrencia de 1886, o contracto de concessão de 1888 e os estudos do engenheiro Saboia e Silva, tudo de accôrdo com a lei n. 1.764, de 13 de Outubro de 1869. Dispunha esta, com effeito, nos §§ 5° e 7° do artigo 1°:

> § 5° — Os empresarios poderão perceber, pelos serviços prestados em seus estabelecimentos, taxas reguladas por uma tarifa proposta pelos empresarios e approvada pelo Governo Imperial.
>
> Será revista esta tarifa pelo Governo Imperial de cinco em cinco annos, mas a reducção geral das taxas só poderá ter lugar quando os lucros liquidos da Empresa excederem a 12 %.
>
> § 7° — O Governo poderá encarregar ás companhias de docas o serviço de capatazias e de armazenagem das alfandegas.
>
> Expedirá neste caso regulamentos e instrucções para estabelecer as relações da companhia com os empregados encarregados da percepção dos direitos das alfandegas.

Bem se vê, á leitura dessas disposições, que as taxas seriam reguladas por uma tarifa especial, proposta pelos empresarios e aceita pelo Governo; e que, além dessas taxas, o mesmo Governo poderia, se o quizesse, encarregar ás companhias de docas o serviço de capatazias e armazenagem. Aquellas taxas seriam de retribuição do capital, prendendo-se fundamentalmente á existencia da Empresa; estas, compensando serviços prestados, poderiam ou não perceber-se pela referida Empresa.

Versaria, em consequencia, a concurrencia em Santos, e de facto versou, apenas sobre as primeiras. Foi o que preceituou o edital de 19 de Outubro de 1886, a este geito:

> A concurrencia versará sobre o prazo da concessão e sobre as taxas a cobrar pela atracação dos navios, carga e descarga e armazenagem das mercadorias, de conformidade com a lei de 13 de Outubro de 1869 sendo as taxas de atracação dos navios calculadas por metro linear de caes occupado, e as de carga e descarga e armazenagem por peso das mercadorias.

As outras taxas, como vimos, poderiam ser concedidas ou não á Empresa arrendataria. Resolveu fazel-o o Governo, conforme as clausulas V, VI e VIII do contracto da concessão, nas quaes ficaram definidas quaes as taxas de compensação e se transferiram á Empresa as de capatazias:

> V — Os concessionarios terão direito de cobrar pelos serviços prestados nos seus estabelecimentos, na fórma da lei de 13 de Outubro de 1869, as seguintes taxas:
>
> 1° — pela carga e descarga de mercadorias e quaesquer generos nos caes que possuirem em virtude da presente concessão, exceptuados apenas os objectos de grande volume e pouco peso, 1 real por kilogramma;

---

(75) Adolpho Pinto, *Caes de Santos*, *Diario Popular*, 25 e 27 de Junho de 1894. Reunida a Associação Commercial local (21 de Julho de 1894) respondeu Candido Gaffrée, neste ponto, ás observações do *Diario Popular*. Entre outras foram suas palavras: "Estima ter occasião de falar diante desta assembléa, composta de negociantes que, sendo os directamente interessados no movimento do porto e encarregados do pagamento das taxas cobradas pela Companhia Docas de Santos, podem attestar com franqueza se ella já arrecadou outras taxas além das que se acham estabelecidas em seu regulamento e que são: quanto aos navios e incluidas no fretamento dos mesmos, as taxas de atracação e de utilização do caes; quanto á mercadoria, as taxas de capatazias e armazenagem, quando as mercadorias são effectivamente guardadas em seus estabelecimentos e mais a de carga, estiva e transporte para a estrada de ferro, quando carregadas no caes". *Diario de Santos*, 25 de Julho de 1894.

2° — pela carga e descarga nas mesmas condições de objectos de grande volume e pouco peso, 3 réis por kilogramma;

3° — por dia e por metro linear de caes occupado por navios e vapor, 700 réis;

4° — por dia e por metro linear de caes occupado por navios que não sejam movidos por meio de vapor, 500 réis;

5° — por mez ou fracção de mez e por kilogramma de mercadoria ou qualquer genero que houver sido effectivamente recolhido aos armazens dos concessionarios, 2 réis.

Paragrapho unico — São isentos de pagamento de taxas:

1° — em relação á carga e descarga, os volumes que constituirem bagagem de passageiro;

2° — relativamente á atracação os botes, escaleres e outras embarcações miudas de qualquer systema e as que pertencerem a navios em carga e descarga;

VI — Serão feitos gratuitamente os serviços de transporte de imigrantes do caes para a estrada de ferro, e carga e descarga das respectivas bagagens, bem como do das malas do correio.

VIII — Os concessionarios obrigam-se a effectuar o serviço das capatazias de conformidade com o regulamento e instrucções que o Ministerio da Fazenda expedir para estabelecer as relações da Empresa com os empregados da alfandega.

Chamando impropriamente as taxas de utilização do caes (pelas mercadorias, como as havia de utilização do caes pelas embarcações) de taxas de carga e descarga, dava o contracto lugar á duvida. De facto, ellas se confundiam, desse modo, no nome, com as de capatazias, correspondentes precisamente á carga e descarga. Mas só no nome, porque destas (que poderiam ser transferidas e o foram á Empresa) tratava o mesmo decreto distintamente; o que, se fossem identicas, não succederia. Responsavel technico pelo projecto, Saboia e Silva distinguiu as duas categorias expressamente; mas, usando da mesma terminologia, responde tambem pelo mesmo malentendido. E este era tanto mais facil de dissipar quanto, dando elle á Empresa as taxas de compensação (que chamou de atracação, carga e descarga, quando devia dizer utilização do caes) deixava com a alfandega a verdadeira carga e descarga. Suas palavras foram:

> As taxas indicadas (atracação, carga e descarga) são destinadas ao pagamento do juro e quota de amortização do capital empregado no caes propriamente dito. Para o serviço de carga e descarga serviriam as taxas respectivas, cobradas pela Alfandega, á qual deve naturalmente incumbir todo o serviço do caes.

E accrescentou, esclarecendo:

> Quanto aos guindastes e outros accessorios para a descarga, a Alfandega terá de adquiril-os para o seu uso proprio e poderá fornecel-os aos particulares mediante taxas modicas, com vantagem não só dos particulares, mas ainda do Estado.

Noutras palavras, as Docas de Santos podiam deixar de cobrar capatazias, se o Governo não as autorizasse; mas arbitrio não havia capaz de impedil-as de cobrar as de utilização do caes pela mercadoria e pelo navio.

Mas a impugnação não ficou ahi, combatendo, não menos violentamente, a Companhia nas suas taxas de armazenagem. Pelo contracto de concessão vimos acima que a taxa era de 2 réis por mez ou fracção de mez e por kilogramma de mercadoria effectivamente recolhida aos armazens. O decreto n. 1.072, de 5 de Outubro de 1892, mandou adoptar as tabelas da Alfandega de Santos, em identico serviço. O anterior, n. 74, de 21 de Março de 1891, preceituára, por sua vez, que os concessionarios dariam abrigo, nos seus armazens, ás mercadorias que transitassem pelo caes e fossem sujeitas a se deteriorarem, "ficando essas mercadorias isentas da taxa de armazenagem, quando retiradas dentro do prazo de 48 horas".

Por ultimo, o decreto posterior n. 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893, que approvou o regulamento interno da Empresa, determinou que as mercadorias descarregadas no caes e que não fossem retiradas dentro de 48 horas, seriam consideradas armazenadas e sujeitas ás taxas de armazenagem (76). Eram todas medidas que se justificavam por si mesmas, quer protegendo a mercadoria, quer descongestionando o caes, que só em pequena parte estava em trafego. Era, sobretudo, o que prevalecia nas Alfandegas. Mas não satisfez:

> Nem se alegue, para apadrinhar semelhantes dislates, a circumstancia de ser a taxa de armazenagem cobrada segundo estas mesmas bases pela Alfandega.
>
> O caso não é o mesmo. O fisco tem seus privilegios, e as suas proprias exorbitancias, até certo ponto, são toleraveis em face da applicação dos impostos que arrecada e com que provê os encargos da lista civil da Nação, de que nós todos directa ou indirectamente somos compartecipantes.
>
> E' por isto mesmo que revolta e dóe que, nesta interminavel derrama de graças em favor da commandita do caes, a prodigalidade do Governo tenha chegado ao extremo de conceder a uma sociedade mercantil regalias e isenções que só se legitimam pela condição de serem privilegio da collectividade ou a ella aproveitarem (77).

Havia, porém, mais. Vimos que, segundo o contracto, os concessionarios tinham o direito de cobrar, pela carga ou descarga, a taxa de 1 real por kilogramma; nos volumes de grande volume e pouco peso, essa taxa seria de 3 réis por kilogramma. Pelo decreto n. 1.072, de 5 de Outubro de 1892, determinou-se, porém, se substituisse essa clausula pela seguinte:

> Pela carga e descarga de mercadorias e quaesquer generos no caes, que possuirem em virtude da presente concessão, os concessionarios terão o direito de cobrar um e meio réis por kilogramma.

Pretendeu-se logo que havia a Empresa augmentado de metade suas taxas. A allegação impressionou tanto, que passarão os annos sem desfazel-a em certa

---

(76) Ainda aqui não faltaram razões: "Realmente, já é preciso, revidou o Dr. Osorio de Almeida com vivacidade, que todas as faculdades de um individuo se obliterem e que só esteja em funcção o sentimento de odio a uma empresa, para que se vá descobrir em uma medida prohibitiva de abusos, adoptada em quasi todas as estradas de ferro, mais uma prova de que "a sorte favorece aos audazes", representados estes pela "commandita do caes..." Bastava, porém, que o illustre profissional reflectisse por poucos minutos para vêr que, sem essa especie de multa imposta ao contribuinte, o caes se transformaria, dentro de muito pouco tempo, em simples deposito inteiramente gratuito. Se ainda reflectisse mais, veria que o novo regulamento das estradas de ferro do Estado de São Paulo, em cuja confecção collaboraram naturalmente os interessados, sendo estes representados (tambem naturalmente) por seu pessoal de engenheiros (chefes dos escriptorios centraes, inspectores geraes, etc.), estabelece disposição mais ou menos semelhante a essa clausula 17 do decreto de Fevereiro de 1893. Ignorancia desse novo regulamento é inadmissivel em quem exerce o cargo de chefe do escriptorio central da Companhia Paulista". Osorio de Almeida, *Caes de Santos, Estado de São Paulo,* 27 de Julho de 1894.

(77) Adolpho Pinto, *O Caes de Santos, Diario Popular,* 23 de Outubro de 1894. As taxas de armazenagem no caes eram inferiores mesmo ás das Estradas de Ferro, á frente das quaes se comprazia o Dr. Osorio de Almeida em collocar a Paulista. Assim, um volume de 100 kilos e de 250$000 de valor pagaria nas Docas 2$500 no primeiro mez, 5$000 no segundo, 15$000 no terceiro, 20$000 no quarto, 37$500 no quinto e 45$000 no sexto, ao passo que o custo seria na Companhia Paulista de 6$000, 15$000, 24$000, 33$000, 42$000 e 51$000 respectivamente. Concluindo: "Creio que não preciso discutir estes resultados para provar que não tendo a Companhia Paulista os "privilegios" e não podendo exigir que toleremos as "exorbitancias" exclusivamente inherentes ao fisco, deveria ser o alvo de ataques do illustre "defensor" dos interesses do contribuinte. Espero, pois, que S. S., tendo tomado a si o papel de corrigir os males que andam espalhados por este immenso valle de lagrimas, venha amanhã ou depois munido de poderosa armadura, denunciar a Companhia Paulista como autora do crime e ainda maior, e muito maior, do que o que attribue á Companhia Docas de Santos". Osorio de Almeida, *Caes de Santos, Estado de São Paulo,* 28 de Julho de 1894.

parte do espirito publico. No preambulo do decreto lia-se que tinham os concessionarios requerido a reforma, baseados na "conveniencia de abreviar e facilitar o expediente das mercadorias que transitavam pelo caes e as vantagens que dahi adviriam ao commercio". Segundo o libelo de 1894, este foi o commentario:

> Depois de lêr esta peça, ninguem dirá que a justificativa não é digna do objecto. Realmente, augmentar de 50 % os preços de carga e descarga de mercadorias, sob o pretexto de fazer vantagens ao commercio, facilitando e abreviando o expediente do caes, se não é pilheria, é tudo quanto se póde imaginar de mais estupefaciente, inaudito, é o acto pelo qual o Governo da União, aquinhoada como já se achava a Empresa do caes de Santos, com toda a especie de regalos e impunidades, ainda se lembra de lançar um novo imposto sobre o Estado de São Paulo, um novo onus sobre o seu commercio, em beneficio exclusivo dos felizes contractadores da famigerada obra (78).

Essa accusação, ainda que improcedente desde o nascedouro, ia deitar muita tinta a correr. Mais valiosa que quaesquer argumentos, era a interpretação do autor da medida, o Ministro Serzedello Corrêa. Por ella vivamente atacado, defendeu-se mais de uma vez. Estas foram suas palavras na Camara dos Deputados, dois annos depois, quando, na questão da Alfandega de São Paulo, se reeditaram os artigos do *Diario Popular*, e se renovaram, mais de uma vez, a este e outros propositos, os argumentos ali estampados (29 de Setembro de 1896):

> Entre as accusações, que me foram dirigidas, ha uma que mereceu da parte do Sr. Ministro da Fazenda a maxima consideração e que foi trasladada para as columnas do *Diario Official*, na exposição de motivos que S. Ex. juntou ao decreto n. 2.291, de 28 de Maio deste anno.
>
> Segundo se lê nesse documento, S. Ex. diz que pelo decreto numero 1.072, de 5 de Outubro de 1892 foi augmentada de 50 % a taxa de carga e descarga, constituindo isso um favor por mim feito á Companhia de Docas.
>
> A Camara vae ver a que reduz essa accusação.
>
> Pelo primitivo contracto das Docas, havia duas taxas de carga e descarga — uma de tres réis por kilo para grandes volumes e pouco peso, outra de um real por kilo para os volumes que não estivessem comprehendidos na primeira categoria.
>
> Com essa disposição contractual, chegado um navio carregado no caes, atracado este e feita a descarga, era necessario proceder ao trabalho de classificação de seus volumes, collocando-se de um lado os que fossem grandes e tivessem pouco peso e do outro os demais volumes.
>
> Comprehende a Camara, e perfeitamente, quanta demora no serviço aduaneiro traria semelhante operação e, ao mesmo tempo, quantas questões não se suscitariam nessa classificação sem bases fixas e definidas, porquanto as expressões — grande volume e pouco peso — sem determinação de unidade, são completamente vagas e indefinidas e o que fosse grande volume de pouco peso para a Companhia, poderia não sel-o para o consignatario de uma mercadoria, cujo interesse estava em que todos os seus volumes pagassem a menor taxa.
>
> Attendendo a estas difficuldades de execução dos serviços aduaneiros, tratei de adoptar uma taxa uniforme e unica para todos os volumes desembarcados ou embarcados naquelle porto.

---

(78) Adolpho Pinto, *O Caes de Santos, Diario Popular*, 20 de Julho de 1894. A replica não se fez demorar: "De facto, pagando-se pelo primeiro decreto um real para mercadorias e generos que não tivessem grande volume e pouco peso e tres réis para objectos de grande volume e pouco peso, sendo substituidas estas duas taxas, de applicação difficil e quasi impossivel, por uma unica igual a um e meio reaes, qualquer que fosse o volume, que foi o determinado no decreto de 1892, onde se poderá achar esse augmento, esse presente feito á custa dos contribuintes? Não direi que foi na imaginação obcecada pela sêde de uma concessão de caes e apenas atribuirei o engano á falta de meditação, de reflexão e o desejo de accusar a tudo quanto se fez de 15 de Novembro de 1889 para cá". Osorio de Almeida, *Caes de Santos, Estado de São Paulo*, 10 de Julho de 1894.

Tinha, portanto, de procurar uma taxa média entre as duas taxas de um real e de tres réis do contracto primitivo. A taxa média arithmetica entre essas duas seria a de dois réis. A verdadeira média, porém, seria a resultante da somma dos productos, de um lado o peso dos volumes grandes de pouco peso pela taxa de tres réis e de outro o dos outros volumes por um real, dividida essa somma pela de todos os volumes embarcados e desembarcados naquelle porto.

Isto é claro e evidente, para quem tem noções elementares de arithmetica. A determinação, porém, dos grandes volumes de pouco peso era impossivel, pelas razões que expuz á Camara, porquanto esbarrava-se principalmente diante da difficuldade de saber-se o que eram esses grandes volumes de pouco peso.

Adoptei, porém, a taxa uniforme de um e meio real por kilogramma de mercadoria e não a de dois réis, como pedira a Companhia, e depois de ter ouvido a Secretaria da Industria e o Thesouro; dahi concluiu o Sr. Ministro da Fazenda que foi augmentada de 50 %, a taxa primitiva.

O Ministro da Fazenda seria então Rodrigues Alves, o qual, numa passagem de Mensagem (1896), ou melhor num parentesis della, affirmaria esse beneficio de 50 %:

S. Ex. podia dizer que a taxa foi, não augmentada de 50 % sobre a de um real do contracto primitivo, mas diminuida de 50 % sobre a de tres réis daquelle contracto. A base de ambas as proposições seria tão pouco verdadeira em uma como em outra dessas proposições.

O que é verdade, porém, é que S. Ex. erraria em ambos os casos e enunciaria uma proposição inteiramente falsa, como enunciou em sua exposição de motivos annexa ao decreto n. 2.291 já referido. Não dei augmento algum ás antigas taxas da Companhia e, para que se torne isso evidente, lançarei mão de um exemplo qualquer.

Supponhamos que sejam desembarcados 100.000 kilogrammas de mercadorias, de que 30.000 sejam grandes volumes de pouco peso e 70.000 não o sejam; o preço de descarga seria pelo contracto primitivo:

$$\begin{array}{rr} 30.000 \times 3 = & 90\$000 \\ 70.000 \times 1 = & 70\$000 \\ \hline & 160\$000 \end{array}$$

Pelo novo contracto resultante do decreto n. 1.072, por mim referendado, será:

$$100.000 \times 1{,}5 = 150\$000$$

Se, porém, em vez de 30.000 kilos de grandes volumes de pouco peso tivesse o carregamento partes iguaes de volumes de uma e outra categoria, o serviço de descarga custaria pelo contracto primitivo:

$$\begin{array}{rr} 50.000 \times 3 = & 150\$000 \\ 50.000 \times 1 = & 50\$000 \\ \hline & 200\$000 \end{array}$$

Ao passo que pelo novo contracto pagaria apenas 150$000. A proposição do Sr. Ministro da Fazenda só será verdadeira para o caso em que não haja um unico volume grande de pouco peso.

S. Ex. constituio a excepção em regra geral e dahi o erro que commeteu. Creio, pois que não fiz favor algum á Companhia Docas estabelecendo a taxa uniforme de 1,5 real para o serviço de carga e descarga. Taes são, porém, as vantagens que resultam para a União e para o Estado de São Paulo, da execução das obras do porto de Santos, levada a effeito de modo brilhantissimo pela Companhia Docas de Santos, que ainda mesmo que tal concessão importasse em um favor, não estaria arrependido do meu acto.

CAPITULO X

OUTRAS IMPUGNAÇÕES E REALIZAÇÕES

Por ultimo escreveu o libello de 1894:

> O Governo não tinha mais que dar; o contracto já havia sido adulterado em todas as suas clausulas; todas as multas relevadas; o prazo da concessão prolongado de 39 a 92 annos; o capital da obra triplicado, para os effeitos reguladores das tarifas e do resgate; as taxas todas enormemente augmentadas e de algumas até se chegára a fazer duplicata com nomes diversos; o expediente de capatazias, transformado por simples aviso, em taxas de descarga no caes, era agora imposto a gravar todas as mercadorias ali desembarcadas, inclusive as que nunca haviam pago semelhante taxa nos desembarcadoiros publicos, exceptuados apenas os da Alfandega, aliás não utilizados por ditas mercadorias; as custas de armazenagem arrecadadas pelo fisco haviam passado a ser tambem as do caes, — cobraveis até dos generos armazenados... ao sol e á chuva (79).

E indagou se existia mais a conceder, concluindo: "E' que ha um limite para todos os apetites e a propria fartura acaba por enojar-se".

A historia das Docas de Santos revela este facto curioso, que a accusação, embora destruida totalmente, reapparece adiante, na sua mais vehemente forma, como se nada se houvesse destruido. A campanha de 1894 deixou, para isso, um residuo perenne, o que mais aggrava seus excessos. O paragrapho acima era uma prova. Não havia contracto adulterado; só se cobrava o que era de sua letra, o contrario não permittiria, aliás, o Ministerio da Fazenda; e, apesar disso, as taxas seriam ditas abusivas, quando não illegaes. A ultima dellas, provocando tal commentario, a dos despachos sobre agua, ia reapparecer intermittentemente, fazer objecto de uma representação ao fisco; e, apesar de mantida sempre pelas autoridades, se veria, de vez em quando, criticada como uma extorsão.

Foi o caso que, em trafego já parte do caes, entrou a Companhia em accôrdo com a São Paulo Railway para o fim de correrem seus vagões ao longo do referido caes, ahi permanecendo o tempo preciso para receberem as mercadorias directamente descarregadas dos navios. Passando pelo caes da Companhia e delle seguindo para seus destinos, as cargas não podiam deixar de pagar a respectiva taxa, apesar de despachadas sobre agua (carvão, sal, etc.) Mas como na Alfandega local não se faziam esses despachos, porque se realizavam, por conta das contractantes desses serviços, na ponte ingleza e nas pontes particulares, que por elles cobravam as devidas despesas, o éco foi logo de uma extorsão (80). A grita parecia tanto maior quanto se tratava de generos, como o carvão, importados em grande quantidade. As estradas de ferro paulistas, inspirando-se na campanha

---

(79) Adolpho Pinto, *O caes de Santos, Diario Popular*, 27 de Junho de 1894.

(80) "Como dissemos, a ponte ingleza tinha sido levantada para uso exclusivo da São Paulo Railway Company. Só mais tarde as Companhias Paulista e Ituana representaram ao Governo sobre a necessidade de fazerem o desembarque dos materiaes destinados ao serviço de suas empresas na referida ponte.

"Por aviso de 13 de Maio de 1872 foi attendido o requerimento destas companhias, sendo a permissão extensiva tambem ás mercadorias de todas as casas importadoras. Propriedade da São Paulo Railway Company, ella tinha a sua tabela de carga e descarga e um regulamento especialissimo a que estavam subordinados todos os navios que della se utilizassem.

"A disposição principal deste regulamento era a preferencia que tinha a proprietaria da ponte para os seus navios, e era levada a tal ponto que, dizia o artigo 5° — "com aviso de 24 horas, qualquer outro navio terá de desatracar para dar lugar aos navios consignados á companhia sem direito a indemnização alguma". Vêr: *As Companhias de Estradas de Ferro de São Paulo e as Docas de Santos*, São Paulo, Typ. de Carlos Gerke & Companhia, 1896, pagina 30.

de 1894 (81), iam mesmo reclamar em 1896 do Ministerio da Fazenda, sob a allegação de que assim embolsava o caes, indevidamente, cerca de dois mil contos de réis a mais, num total de cerca de seis contos de réis por dia (82), — "a mais monstruosa espoliação, na frase daquella campanha, que se registra nos annaes do mercantilismo sem escrupulos e sem pudor". O maior orgão de publicidade da capital, já impressionado com taes palavras e algarismos, chegaria a escrever (12 de Junho de 1896):

> A Companhia Docas de Santos se quizesse bem zelar os seus interesses devia ser a primeira a modificar as pavorosas tarifas de seus serviços. Não é violando a lei e opprimindo por tal fórma a importação paulista, o que vale dizer os interesses economicos do Estado, que ella conseguirá fazer a riqueza e prosperidade de sua importante empresa.
>
> Tudo tem limite, e mal de quem procura levantar a fortuna propria sobre o alicerce instavel do sacrificio ou da ruina alheia. A reacção póde não ser immediata, mas um dia infallivelmente rebenta. Agora mesmo consta-nos que as Companhias de Estradas de Ferro do Estado, no caso de continuarem a vêr lesados os seus interesses e desatendidas as suas reclamações pela Companhia Docas de Santos, tratarão de se libertar de tão oneroso entreposto, e talvez o meio consista em requererem collectivamente ao Governo Federal a concessão de um caes corrido em continuação do actual, do lado do Valongo (83).

Eram os podromos de uma longa campanha, — taxas illegaes, abusivas, necessidade de um respiradoiro para aquella oppressão... "Escandalos de tirar couro e cabello" foram expressões de um anonymo no mesmo jornal, emquanto outro, malcontente com a replica Osorio de Almeida, escrevia sobre o "realejo da celebre commandita" (84). Estariam esquecidos os dias recentes do porto, as

---

(81) "Ha quasi tres annos, dirá o *Diario de Santos*, em 1896, faz a Companhia Docas o serviço de descarga das mercadorias, de bordo para o caes ou para os vagões da São Paulo Railway e nenhuma só reclamação se levantou. Agora que ella se acha em nobre e edificante lucta com a administração publica, a qual esquecida dos seus deveres quer romper os contractos em que é parte, — *quia nominatur leo*, — é que, fingindo-se muito amigas entre si exhibem-se as companhias de estradas de ferro de São Paulo, capitaneadas pelo engenheiro Adolpho Pinto, chefe do escriptorio technico de uma dellas, a Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, produzindo não a argumentação sincera e leal, não o texto verdadeiro da lei e dos contractos e sua legitima interpretação, mas um rosario de futilidades, um feixe de disparates já editados em 1894, pelo dito Dr. Pinto..." Vêr: *As Companhias de Estradas de Ferro de São Paulo e as Docas de Santos*, cit., pagina 5.

(82) "Diariamente, allegavam os reclamantes, são descarregadas no caes, por transbordo directo, dos navios para os vagões da estrada de ferro, cerca de 2.000 toneladas de mercadorias, importando, assim, em uns 6 contos que a Companhia as Docas cada dia tem cobrado indevidamente aos importadores de generos pelo porto de Santos, o que perfaz a elevadissima somma de uns dois mil contos de réis por anno". Idem, pagina 20. Para o Dr. Adolpho Pinto, nada menos de 730.000 toneladas descarregaram as Docas sobre agua annualmente, em 1895. Ora, segundo o relatorio do Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, de 1896, tanto os generos que entraram pelos armazens, como os que apenas transitaram pelo caes, por terem despacho sobre agua, não foram em 1895, além de 374.142 toneladas. Vêr: *As Estradas de Ferro de São Paulo e as Docas de Santos*, cit., pagina 21.

(83) Não variava a linguagem do *Correio Paulistano*: "Publicamos abaixo a representação que as estradas de ferro de São Paulo dirigem ao honrado Ministro da Fazenda contra o estranho procedimento da Companhia das Docas, abusiva e leoninamente taxando mercadorias despachadas sobre agua e a estas companhias destinadas. Os lucros assim illegalmente usufruidos pela Companhia ascendem a mais de dois mil contos de réis, por anno, o que quer dizer a tanto importa o prejuizo das estradas de ferro, autoras da representação, que são as seguintes: São Paulo Railway, Companhia Paulista, Mogyana, Sorocabana e Bragantina. Reclamando a restituição dessa elevada somma, pugnam as estradas por um direito incontestavel, e este será o juizo de todos quantos lêrem a representação a que alludimos e vae abaixo publicada". 2 de Junho de 1896.

(84) *Estado de São Paulo*, 10 e 14 de Julho de 1894. Era de lêr-se, comtudo, o commentario do *Diario de Santos*: "E' claro como a luz solar que, se a Alfandega não faz o serviço de embarque e desembarque da mercadoria, ou por outra, se não presta o seu material e pessoal, não tem direito de cobrar a taxa compensativa de um serviço que não desempenha. Eis a razão por que as estradas de ferro de S. Paulo até antes de funccionar o caes nunca pagaram ast axas de capatazias; a descarga do carvão, dos trilhos e

despesas que elle exigia para carga e descarga, as longas esperas ao largo, para atracação ás pontes? Foi ahi que Osorio de Almeida deixou bem claro o grande progresso feito. Era em face desse progresso que se ia mostrar, com documentos da propria Paulista, a que ficava reduzida a saudade dos tempos "em que funccionavam a ponte da estrada de ferro ingleza e as velhas pontes particulares".

De facto, antes de inaugurado o caes eram, a esse respeito, constantes e graves as queixas daquella Estrada de Ferro. Assim se exprimiu em relatorio a Directoria (30 de Abril de 1892):

> Não póde ser mais deploravel e, ao mesmo tempo, mais deprimente de nossos creditos de povo civilizado o estado a que chegou o porto de Santos, isto é o porto do Estado de São Paulo, em consequencia da falta de meios de descarga para tudo quanto nos vem de fóra, e da insufficiencia do serviço da alfandega da mesma cidade.
>
> Realmente é de pasmar que em um porto da importancia de Santos, por onde transitam annualmente cerca de 600 mil toneladas de carga, a não ser uma ponte construida pela Companhia Ingleza, para descarga de seus materiaes e que tambem tem servido para terceiros, não haja recurso algum para o desembarque de cargas pesadas, carvão e, em geral, toda a sorte de materiaes de estradas de ferro.
>
> Em consequencia disto, limitado como se acha, o unico recurso disponivel, é só depois de extraordinaria espera de muitos mezes que a cada navio chega a vez de ali atracar para a descarga.
>
> E como durante todo o tempo perdido em esperar os navios vencem a titulo de estadia uma certa quantia que chega a elevar-se a 400$000 por dia, facil é imaginar as sommas verdadeiramente fabulosas que o estado das coisas tem custado ás companhias de estradas de ferro e a quantos importam materiaes, que só pódem ser desembarcados na ponte da estrada de ferro. Só por sua parte a companhia tem chegado a despender, em Santos, cerca de 1:500$000 por dia, com estadia de navios.

No mesmo relatorio, foram ainda mais severas as palavras do inspector geral, Torres Neves. Navios havia, assignalou elle, que só depois de sete mezes de espera, conseguiam atracar á ponte da São Paulo Railway. Volumes chegados quasi um anno antes, não tinham ainda alcançado os depositos em Campinas. Mais de metade do preço total de 4.643 toneladas de carvão, então recebido, se absorveu com as despesas extraordinarias de estada e aluguel de lanchas. Grandes eram tambem as difficuldades encontradas na Europa para fretamento de navios "que se recusavam, mesmo a fretes elevados, a carregar para Santos, em virtude das condições sanitarias desse porto e das demoras que ali são obrigados a ter" (85).

Na assembléa seguinte (30 de Abril de 1893) as difficuldades em Santos e a quéda do cambio deixavam ainda em peor situação a empresa ferroviaria.

---

outros materiaes, não era feita pela Alfandega em pontos, nem em caes de sua propriedade; esta repartição não tinha capacidade para fazer todo o movimento da grande importação do porto, pelo que a maior parte passava por outros sitios. Aquelle serviço era desempenhado na celebre ponte ingleza, diz a propria representação, e as companhias de estradas de ferro é que pagavam directamente todas as despesas da descarga". *As Estradas de Ferro de São Paulo e as Docas de Santos*, cit., pagina 14.

(85) Accrescentaria, em Abril de 1892, o mesmo Inspector Geral: "No navio *Argenta*, entrado a 5 de Agosto de 1891, temos tres locomotivas, que ainda não foram descarregadas, porquanto só ha poucos dias pôde esse navio atracar á ponte ingleza, onde tem feito descarga morosa. Vagões chegados a Santos em Agosto ainda não foram transportados para Campinas. Desde Setembro ali se acham muitos volumes pertencentes á Companhia, cuja falta tem causado embaraços e prejuizos ao serviço.

"Cerca de cem volumes de materiaes se acham provavelmente extraviados ou atirados no fundo de algum pontão, porquanto chegaram a Santos nos tres primeiros mezes de 1891, e ainda não se acham em Campinas, apesar de reiteradas reclamações. Fazem parte do carregamento de dez vapores diversos e todos os demais volumes que com elles vieram já foram aqui recebidos. Tão grandes demoras no recebimento dos materiaes encommendados na Europa têm obrigado a avultadas compras, por preços elevados, nos mercados de São Paulo e Rio de Janeiro".

Foram, então, do mesmo Inspector Geral estas palavras:

> Continuaram, durante o anno de 1892, as difficuldades de descarga no porto de Santos a causar grandes embaraços e onerosissimas despesas á companhia, que avultadas sommas tem ali despendido em pagamento de estadias, aluguel de pontões e de terrenos para depositos de materiaes, descargas, etc.
>
> O custo do material recebido representa com tão extraordinarios onus, avultado despendio, e sem exaggero se póde computar que taes onus augmentam em cerca de 50 % aquelle custo.
>
> Durante o anno de 1892, gastamos 10.975 toneladas de carvão, cujo custo elevou-se a 872:883$575 ou 79$534, em média, por tonelada.
>
> Se não fossem as despesas de estadia e as de descarga em lanchas ao preço de 15$000 e 10$000 por tonelada, o custo do carvão, mesmo ao cambio de 11, seria em Jundiahy, de 38$000 por tonelada, e só nessa verba de despesa teria a companhia despendido, em 1892, menos réis 455:833$575 do que effectivamente despendeu, o que faria elevar de 1 ½ % o dividendo distribuido de 8 %.
>
> A Companhia Ingleza, usando da preferencia a que tem direito, permittiu que atracasse á sua ponte em Santos um dos nossos navios com carvão afim de que lhe entregassemos cerca de mil toneladas que ainda deviamos por conta do emprestimo que nos fizera. O custo do carvão desse navio, ao qual só pagamos 6:935$544, de 25 dias de estadia, foi apenas de 39$700 por tonelada, o que plenamente confirma o nosso conceito acima sobre a economia que poderia realizar a companhia se fossem eliminados os gravosos onus, que lhe impõem as condições do porto de Santos, onus a que não está sujeita a companhia ingleza, por causa da preferencia na atracação em sua ponte de descarga, de que gozam os navios que conduzem materiaes para seu uso.

Sem alteração para melhor no anno seguinte, 1893, (86), logo depois teve a Directoria da Paulista outra opinião. E' que havia começado o trafego no caes. Foram do seu relatorio de 30 de Abril de 1894 estas palavras:

> E'-nos grato tambem communicar-vos que depois de terem sido causa dos mais absurdos dispendios, durante quasi tres annos, finalmente de Outubro para cá melhoraram sensivelmente as condições de desembarque no porto de Santos, tendo podido a Companhia receber, durante os ultimos mezes do anno findo, todos os materiaes que ali possuia em descarga muitos dos quaes desde 1891.
>
> E' com verdadeira satisfação que aqui consignamos que, no mez de Janeiro proximo passado, só tinhamos em Santos os materiaes chegados durante esse mez, os quaes logo começaram a ser descarregados dos navios para os vagões da estrada de ferro, ao longo do novo caes, que já ali funcciona desde o edificio da Alfandega quasi até á ponte da estrada de ferro ingleza.

Em duas palavras, o custo médio, pago pela Paulista, pelo serviço de desembarque de uma tonelada de mercadorias, fôra em 1891, 1892 e 1893, de 47$805 réis e, desde então, em trafego crescente o caes, de 5$979 réis (87). Seria, pois,

---

(86) "Devido á falta de meios de desembarque em Santos, foram tambem onerosissimas as despesas ali effectuadas com o pagamento de estadias, descargas em lanchas, aluguel de pontões e de terrenos para depositos de materiaes. Assim foi que durante o anno de 1893, só de carvão, liquidaram-se as contas de 13 navios, tendo-se pago além das despesas ordinarias, 143:280$448 de estadias e 149:328$200 de descargas em lanchas ou mais 27 % sobre o valor dos carregamentos.

"Póde-se imaginar o que custam á companhia os onus de que foram sobrecarregados todos os outros materiaes que transitaram pelo porto de Santos, ao saber-se que o carvão foi de todos o mais favorecido. Por exemplo, ao navio *Luiza Adelaide*, que trouxe algumas locomotivas, pagou a Companhia 51:635$000 de estadia correspondente a 367 dias; pelo que cada uma das locomotivas de bitola larga veio a custar 76:832$370, ou cerca de 40 % mais do que outras importadas pouco antes". Relatorio da Directoria da Estrada de Ferro Paulista, 30 de Abril de 1894.

(87) Vêr: Osorio de Almeida, *Caes de Santos*, etc., cit., pagina 117.

negar a luz meridiana pretender que o despacho pelo caes fosse mais demorado e mais caro.

Em que condições já estava, no fim do periodo em estudo (1886-1895) esse trafego? Embora augmentando sempre, o caes não lhe podia dar vasão, por maior que fosse o seu esforço (88). O relatorio da Directoria assignalou, com effeito, em 1895, os seguintes dados: 1.180 embarcações entradas e 1.179 sahidas, das quaes 713 haviam atracado, sendo 375 a vela; 42.566 vagões carregaram junto ao caes, transportando as mercadorias respectivas para a estação central da São Paulo Railway; 3.679.751 volumes entraram para os armazens e 3.448.650 delles sahiram, excluidos 37.564 de 95.087 imigrantes chegados no anno, dos quaes apenas 25.057 introduzidos pela União, — serviço feito gratuitamente pela Companhia, diz o relatorio, "quando a clausula 6ª do decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, só a obrigava a executal-o para os imigrantes introduzidos por conta da União e, apenas, quanto á descarga no caes". A obra em construcção já tinha, por sua vez a seu credito, 488.970 metros cubicos de aterro, 481.790 de dragagem, 113.957 de enrocamento, 130.000 metros quadrados de calçamento a paralelepipedos, 17.058 metros de linha em trafego, etc.

Satisfeita diante de taes resultados, a Directoria exprimia, nesse relatorio, suas difficuldades e esperanças:

> Ainda que com deficiencias inherentes a todo o serviço provisorio, tem proseguido o trafego do caes sob a superintendencia do honrado Sr. Alvaro Ramos Fontes, e com inteira satisfação do commercio de Santos que, como principal interessado, póde avaliar dos sacrificios que faz a Companhia, para proporcionar-lhe o melhor e mais barato serviço possivel, nas nossas actuaes circumstancias.
>
> Os sacrificios feitos pela Companhia para executar esse serviço a contento do Governo Federal e do commercio do Estado de São Paulo, têm sido compensados, pois vê o grande augmento da renda da Alfandega de Santos, que, no anno findo, attingiu a somma de 40.000 contos, ou mais de 50 % sobre a renda do anno anterior, assim como o commercio, de todo livre das longas estadias, custosos carretos, estragos e perda de mercadorias e augmento de fretes, o que annualmente o onerava em cerca de 40.000 contos de réis.
>
> Era, então, o porto de Santos o mais oneroso dos da Republica e temido pela marinha mercante estranjeira, devido a isso e ao seu pessimo estado sanitario, convindo repetir aqui o que já tem sido dito á saciedade, mas que, no entanto, parece haver sido esquecido por muita gente.
>
> Navios ficavam retidos, em Santos, dois ou mais annos, sem poderem effectuar suas descargas custando de estadia mais de que o valor do proprio navio. Mais de uma vez, esses navios foram comprados para servir de deposito ás mercadorias. Os paquetes descarregavam em pontões e até nas praias, perdendo-se a maior parte do carregamento.

Exemplificando:

> Os fretes eram quasi prohibitivos e, na estação calmosa, as companhias de vapores não querendo mandal-os a Santos, pagavam até 25 sch., por tonelada de mercadoria transportada do Rio de Janeiro áquelle porto, os carretos para a Estrada de Ferro Ingleza, attingiram a 50$000 por carroça, etc., e a febre amarela devastava as tripulações dos navios.
>
> Hoje, o porto de Santos é considerado o melhor e o mais barato dos portos da Republica. As taxas percebidas por esta Companhia, como remuneração dos serviços prestados, são, quanto aos aduaneiros, iguaes aos dos outros portos e, quanto aos do caes, carga de vagões e estiva, correspondentes a 20 ou 30 % das que se cobram no porto do Rio de Janeiro,

---

(88) "Assim é que a São Paulo Railway Company transportou a quantidade seguinte de mercadorias entradas no porto de Santos: em 1891, 314.828 toneladas; em 1892, 341.077 toneladas; em 1893, 333.655 toneladas; em 1894, 328.133 toneladas; e em 1895, 485.592 toneladas". *As Companhias de Estradas de Ferro de São Paulo e as Docas de Santos*, cit., pagina 56.

sendo que, já se conseguem fretes mais baratos de ou para Santos, do que para essa cidade.

Prolongado o caes, construidos mais armazens, dragado o porto e canal, terá a Republica dos Estados Unidos do Brasil um dos melhores portos do mundo, onde o serviço se execute por menor preço, de modo a podermos pretender concorrer com os nossos visinhos do Sul, apesar das enormes sommas que ali, annualmente, se despendem em melhoramentos desta ordem.

Para isso, só é preciso que o saneamento da cidade de Santos seja uma realidade, e que o Governo Federal, comprehendendo a necessidade que tem, de vêr completas as obras que ali são executadas, afim de que sirvam de exemplo, e outras companhias se formem para melhorar os diversos portos da Nação, onde se obtenham os mesmos resultados ali colhidos, não crie tropeços á marcha regular dos nossos serviços.

"Não crie tropeços á marcha regular dos nossos serviços..." O anno de 1896 seria critico. A Companhia como que presentia graves acontecimentos. Não fôra de polemica injusta e aspera o ambiente em que, máo grado seu, surgia e crescia? De Floriano Peixoto passaria a Suprema Magistratura da Nação a um paulista eminente, Prudente de Moraes, no qual punha a opinião publica as esperanças como apaziguador da familia brasileira e o censor do *Diario Popular* via as de reparador dos "abusos" em Santos. Escreveu de facto esse jornal, fechando a campanha:

Sobre o diluvio das assombrosas concessões feitas em favor da Empresa do caes, na sua voragem de devastação e de morte, importantes interesses duma população inteira, paira serena a pomba biblica da esperança representada na imagem virtual do governo do digno paulista.

Da sua cadeira de primeiro magistrado da Nação, S. Ex. ha de ter um olhar de dó para o infeliz porto de Santos, e não duvidamos affirmar que o seu braço vingador cahirá duro e rijo, como a sua tempera moral, sobre os mercadores sem consciencia e sem pejo, que pretendem reduzir aquella avenida do Estado a uma feira da mais destemperada agiotagem (89).

No depoimento do proprio Governo Federal, assim se exprimia, entretanto, quanto ás Docas, o caminho material já feito:

Constam presentemente de cerca de um kilometro de caes com seis armazens completamente promptos, entregues ao trafego, partindo da Alfandega em direcção á Estrada de Ferro São Paulo Railwal Company, cujos trilhos acham-se ligados aos do caes, achando-se quasi concluida a construcção do trecho até á estrada de ferro, e em actividade o serviço de installação para ser continuado no trecho da Alfandega até Outeirinhos.

A obra consiste em um caes corrido, formado por uma muralha de concreto, alvenaria e cantaria, que se eleva a 1m.50 acima das aguas maximas, tendo ao longo, do lado de terra, um vasto enrocamento, seguido de aterro que cobre e nivela toda superficie ganha ao mar, na altura da muralha. Do outro lado o fundo do mar é dragado de modo a ficar com a profundidade minima de 7 metros abaixo das aguas minimas, permittindo, pois, a atracação immediata de navios de longo curso.

De duas partes distintas consta o muro do caes; a muralha propriamente dita e o monolitho que lhe serve de base. Aquella, constituida de granito, é de alvenaria ordinaria com a face apparente de cantaria, e assenta no monolito pouco acima das aguas minimas elevando-se 1m.50 do nivel das marés maximas, com o arrastamento de 1/10 do lado do mar. O monolito que a sustenta é de concreto, e respaldado, para dar base á muralha um pouco acima da maré minima, como ficou dito; vem desde o terreno fundamental na profundidade de um metro até tres metros com a espessura de 3m.80 a 5m.70, conforme a natureza daquelle terreno.

---

(89) Dr. Adolpho Pinto, *O caes de Santos. Diario Popular*, 30 de Junho de 1894.

De extensão total mede o caes, desde a raiz da ponte nova da estrada de ferro até os Outeirinhos, 4.427m.33. Nesta extensão a faixa destinada ao serviço do caes tem a largura de 35 metros, seguida de uma rua de 20. O alinhamento apresenta tres curvas de raios de 210 a 1.556 metros, ligados por linhas rectas.

A faixa destinada ao serviço do caes contém os armazens, depositos, casa de machinas, guindastes, tres linhas de trilhos, que servem ao serviço dos guindastes para cargas, descarga e transporte de mercadorias, sendo esses trilhos ligados aos da estrada de ferro e assim conduzidas as mercadorias ao interior do Estado.

Os guindastes são de differente capacidade e systema, encontrando-se não só a vapor, fixos e moveis para pesos de 6 a 20 toneladas com balanço de sete metros a contar da aresta do caes, como tambem hydraulicos, systema Armstrong, moveis, para pesos de 1.500 kilos com balanço tambem de 7 metros.

Os armazens são de alvenaria ou de ferro, estes de 75m. x 23m.30, cada um munido de seis guindastes moveis para arrumação e empilhamento de cargas; todos com altura minima de pé direito de sete metros, tendo dentro linhas de trilhos ligados por giradores, facilitando a remoção, recebimento e entrega das mercadorias.

Toda a área do caes, inclusive a dos armazens, é calçada com paralelepipedos (90).

---

(90) *Relatorio* do Dr. Antonio Olyntho dos Santos Pires, Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas. 1895.

SEGUNDA PARTE

(1896-1905)

Santos primitivo. — Rua Xavier da Silveira (1893)

CAPITULO XI

A SEGUNDA CAMPANHA

O decreto n. 149-A, de 20 de Julho de 1893, havia criado uma alfandega em São Paulo, capital do Estado do mesmo nome, e outra em Juiz de Fóra, Minas Geraes.

Era de seu teôr, que o provimento dos respectivos empregos não fosse feito antes que o Governo dos dois Estados offerecesse ao Federal um edificio com a capacidade, a mobilia, os machinismos e utensilios necessarios á installação do serviço aduaneiro, nem antes que se incluisse no orçamento da União a despesa do pessoal.

Na sua singeleza, esse decreto, que tinha a assignatura de Floriano Peixoto e de seu Ministro da Fazenda, Felisbello Freire, ia dar origem, dois annos depois, a uma das primeiras batalhas parlamentares da Republica. Para assegurar-lhe a passagem, com a adhesão da bancada mineira, criou-se tambem a alfandega de Juiz de Fóra (1). E, apesar disso, as duas ficariam letra morta.

Foi da sessão de 8 de Janeiro de 1892, na Camara dos Deputados, este dialogo:

> O Sr. José Carlos — No entanto, Sr. Presidente, esta Alfandega está condemnada...
>
> O Sr. João Penido — Por V. Ex. só.
>
> O Sr. José Carlos — ... e condemnada pelo proprio delegado do Governo Federal. E' o mesmo Sr. Luiz R. Cavalcanti de Albuquerque, que sustenta a Alfandega de São Paulo, quem condemna a de Juiz de Fóra.
>
> O Sr. João Penido — Elle não é Papa.
>
> O Sr. José Carlos — Papa ou não, o certo é que a alfandega de Juiz de Fóra encalhou e não vae adiante e não irá porque diz o Sr. Dr. Luiz Rodolpho á pagina 14 do seu relatorio: "Ficou provado que o serviço aduaneiro de Juiz de Fóra, não póde actualmente contar com os imprescindiveis recursos de que carece para o seu completo desempenho no littoral do Rio de Janeiro, no que affecta ás descargas, estadias maritimas e depositos terrestres das mercadorias directamente importadas com aquelle destino, como ainda ao seu transporte para o interior sob a presteza e segurança em taes exigidas, consoantes os intuitos da citada lei (lei n. 194-A, de 20 de Julho de 1896)".

Apparelhados em São Paulo o edificio e os machinismos, pelo Governo do Estado, no valor approximado de 600 contos de réis, foi a inauguração realizada a 15 de Novembro de 1895. A 3 de Agosto de 1893 expuzera o Director das Rendas Publicas do Thesouro Nacional, Luiz R. Cavalcanti de Albuquerque, ao Ministro da Fazenda, o resultado de seus estudos preliminares para o funccionamento dessa alfandega, donde os avisos de 12 e 20 de Agosto seguintes, encarregando o referido funccionario da execução.

---

(1) Já Senador, Coelho Rodrigues, a quem a interpellação de 1888 não fizera perder de vista o caes de Santos, diria á *Gazeta de Noticias* (25 de Março de 1896): "Nas mesmas condições, com pequena differença, foi simultaneamente criada a Alfandega de Juiz de Fóra, não tanto porque esta fosse um bonde commum ligado a um electricto, segundo a expressão mais espirituosa do que justa do Sr. Senador João Cordeiro, quanto porque sem ella o projecto substitutivo não seria approvado pela outra Camara do Congresso".

Dizia-se a Alfandega uma velha aspiração da Capital, festejando-se entre applausos sua inauguração. Como motivos maiores da criação, citavam-se a necessidade de libertar-se o commercio da dominação de Santos e a necessidade de ficar elle fóra, nos despachos aduaneiros, do ambiente ultimamente denunciado com escandalo publico. Havia outros (2). A deturpação dos direitos, obrigações e fins da Empresa do caes, na campanha de 1894, não era das menos importantes. Em seu relatorio de 1892, escreveu a Junta Commercial da Capital do Estado:

> Uma das necessidades palpitantes do commercio de São Paulo é a criação de uma alfandega nesta capital, já pela falta de armazens e difficuldades de despachos em Santos, já porque desenvolve o movimento commercial, pela facilidade de transacções, já tambem porque aquelle porto é sempre invadido pela febre amarela, que afugenta e dizima o pessoal encarregado dos despachos e conferencias e dos transportes de mercadorias (3).

Por sua vez, o Deputado Almeida Nogueira orou, depois de argumentar longamente com o exemplo de Porto Alegre e Parahyba (Camara, 28 de Maio de 1892):

> O commercio importador, o commercio internacional transportou-se de Santos para a Capital do Estado. E' ali que se faz, que se realiza hoje esse commercio e de tal modo que todo o commercio que existe em Santos, todas as casas importantes de Santos têm necessidade de manter na Capital uma casa filial. Muitas, mesmo, transportaram a sua séde para a Capital, deixando em Santos uma casa filial. O porto de Santos não constitue no Estado de São Paulo senão um entreposto commercial. As mercadorias transitam por ali e procuram a Capital. E' para a Capital que affluem os negociantes do interior para se proverem e se abastecerem.

A reacção da praça littoranea, inevitavel diante da mutilação que a reforma importava para a sua vida commercial, se exasperaria diante de taes allegações. Ahi, a explicação da luta na qual, sendo Presidente da Republica um paulista, paulista o Ministro da Fazenda, e tendo por amparo a representação do Estado na Camara e no Senado, a Alfandega perderia, afinal, a partida. Orgão da reacção, a Companhia das Docas estribaria suas razões na letra de contractos; mas, em essencia, o que havia era a defesa contra a ameaça de reducção do porto a simples entreposto da Capital, e a mutilação, senão annullação de uma Empresa,

---

(2) Dirá o relatorio da Associação Commercial de São Paulo, de 1896: "As despesas occasionadas pelos despachos das mercadorias em Santos são grandes demais para deixarem de ter uma interferencia tambem grande nos respectivos preços. Ha casas que pagam ordenados até 40 contos de réis annuaes, aos seus despachantes; e outras sujeitam-se a pagar uma porcentagem sobre o valor official das mercadorias despachadas, as quaes são assim aggravadas por um novo imposto especial, que affecta unicamente os consumidores paulistas". E, depois de alludir a outros factores de menor relevancia, como a necessidade de fiscalizar os despachos, escreveu a Associação: "Foram essas razões que, depois de uma série de tentativas infructiferas, entre as quaes citaremos as que foram realizadas pelo illustre paulista Sr. Elias Antonio Pacheco Chaves e pelo negociante Sr. Victor Nothmann, para a criação de armazens alfandegados que obviassem, pelo menos em parte, as difficuldades do commercio no despacho das mercadorias importadas directamente dos mercados estranjeiros, que levaram a Junta Commercial, desta cidade, corporação cuja respeitabilidade ninguem ousa pôr em duvida, a representar aos poderes publicos, pedindo a criação de uma alfandega em São Paulo "como uma das necessidades palpitantes do commercio" pelas razões que então expôz. Começou então a propagar-se a idéa, a qual, lançada ao estudo dos entendidos, pelo illustre Deputado Sr. Dr. José Luiz de Almeida Nogueira, então redactor do *Correio Paulistano,* que publicou as respectivas respostas e, abraçada por um illustre paulista, o Sr. Dr. Alfredo Ellis, que apresentou o projecto na Camara, foi, afinal, corporizada na lei n. 149-A, de 20 de Julho de 1893".

(3) *Exposição de factos lida na Associação Commercial de São Paulo, a* 20 *de Janeiro de* 1896, pelo 1° Secretario, Conselheiro José Duarte Rodrigues. Vêr tambem *A Alfandega de São Paulo e a Companhia Docas de Santos.* Relatorio apresentado pelo Director das Rendas Publicas do Thesouro Nacional, Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896, annexo 18.

cuja razão de ser, já materializada em obras e capitaes consideraveis, só subsistiria se Santos fosse o emporio que se esperava e depois foi (4).

Escreveu o *Jornal do Commercio* (4 de Maio de 1896):

> O que é preciso declarar, como uma das causas originarias da pretenção aduaneira da Capital do Estado vizinho, é que ali se nota uma rivalidade, que ninguem occulta, contra a cidade de Santos. Pelas condições especiaes de seu porto e do systema de viação paulista, esta tornou-se um emporio commercial de primeira ordem, que toda boa politica deve esforçar-se por desenvolver. Ao contrario disso, devemos dizel-o com franqueza, fala-se de Santos como de um porto a sacrificar e suggere-se sempre a idéa de abrir outros portos, de libertar o Estado da concentração santista. Esse sentimento que a cada momento se revela, procura justificar-se pelas más condições sanitarias da cidade maritima. O que é verdade, porém, é que as obras do caes tem concorrido muito para saneal-a e que o dever do Estado deve ser antes completar o trabalho iniciado (5).

Para o serviço da nova Alfandega havia o referido Director das Rendas organizado um regulamento (5 de Outubro de 1895) que se publicou no *Diario Official* de 12 do mesmo mez e a 5 de Novembro seguinte foi approvado por decreto do Poder Executivo. Para o serviço de descarga das mercadorias e seu encaminhamento á Alfandega de São Paulo, a 10 de Dezembro seguinte, havia baixado outras instrucções, modificando em parte o referido regulamento e que tiveram execução a 2 de Janeiro de 1896. Foi nestas instrucções que baseou a Companhia a resistencia, por julgal-as offensivas a seus direitos.

Com effeito, a 4 de Janeiro de 1896, negou-se ella a dar execução a uma das primeiras requisições, entre as varias de mercadorias destinadas a São Paulo. Segundo o superintendente do caes, não poderia este autorizar a sahida dos volumes sem que fossem primeiramente pagas a armazenagem e as capatazias. Ordenou, em consequencia, o Director das Rendas á Alfandega de Santos que verificasse a situação desse empregado, argumentando, ao mesmo tempo, que o regulamento da Empresa, por isso que era um simples regulamento e não contracto, não estava acima do Governo, para providencias aduaneiras, que este julgasse tomar (6). O tom era já de belligerancia. Elle ia aggravar-se diante da

---

(4) A *Etoile du Sud*, orgão dos interesses francezes, ia explicar tudo como resultante de bairrismo: "Os representantes de São Paulo, no Congresso, obtiveram, ha dois ou tres annos, a criação de uma alfandega na cidade desse nome, á qual Santos serviria de porto, e, por consequencia, completamente inutil no ponto de vista geral. Ora, a Companhia Docas de Santos em virtude mesmo de seus serviços, é um argumento vivo contra a inutilidade dessa alfandega". 5 de Fevereiro de 1896.

(5) O *Diario de Santos*, por seu lado, havia escripto: "Suffocar a autonomia da praça de Santos, augmentar os vexames por que passa o nosso commercio póde não estar nos planos dos reformadores improvisados e irreflectidos mas é campanha que não será vencida sem protesto nosso e daquelles que já começaram a experimentar os absurdos de um regulamento que estabelece a obrigatoriedade de não poderem as mercadorias já despachadas na alfandega daqui, onde pagaram os respectivos direitos, seguir para o interior, sem novo despacho na da capital".

(6) "A Empresa das Docas tem ahi a seu cargo serviços distinctos, o de armazens alfandegados e descargas aduaneiras e os de construcções e obras de melhoramentos do porto de Santos. E' preciso, pois, que se apure o valor juridico da responsabilidade dessa superintendencia da Empresa, como méro empregado da Directoria, ou como seu procurador devidamente constituido, visto como a administração fiscal não póde continuar á mercê dessas hesitações apresentadas pelos empregados das Docas e menos ainda expôr o

resistencia da Companhia, para chegar até á critica da concessão e de seus decretos:

Foram do Director das Rendas estas palavras, entre outras:

> A Alfandega de São Paulo não vinha offerecer ensejo á expedição de mais uma série de decretos, tão facilmente promulgadas, como os que decorreram de 1889 a 1893, destinados ao serviço do porto de Santos, e menos ainda criar maiores proventos a quem quer que fosse contra o commercio importador do Estado e violação dos preceitos fundamentaes da lei de 13 de Outubro de 1869 e contractos celebrados.

Ou, ainda:

> Conhecendo cada um dos contractos da Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos, derivados da lei de 13 de Outubro de 1869 e as profundas e extravagantes alterações por que haviam passado, sob o influxo de uma larga copia de decretos, cada qual expedido em favor da Companhia Docas de Santos... (7).

Foi resposta da Companhia (18 de Janeiro de 1896) que não desistira, no seu regulamento, do direito de nomear e conservar os empregados emquanto bem servissem; e quanto á essencia da questão, que, accôrdo contractual, esse regulamento, approvado pelo decreto n. 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893 e desde então vigente, não podia alterar-se unilateralmente; sendo-lhe, além disso, impossivel dar sahida ás mercadorias, sem que estivessem quites com a armazenagem e capatazias:

> As duvidas suscitadas pela directoria geral das rendas publicas, procedem da inexacta comprehensão da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.
>
> Assim é que a directoria geral das rendas publicas entende que o decrto n. 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893 não é contractual quando o § 8° da lei de 1869 expressamente dispõe em cada contracto, etc.
>
> Nem era possivel congregar capitaes tão consideraveis, como os indispensaveis para as construcções das Docas de Santos, com reversão gratuita para o Estado, se ficasse a Empresa sujeita ás alterações e modificações de regulamentos pela só vontade de uma das partes contractantes. A mesma lei de 1869, § 7°, no caso do Governo encarregar o serviço de

---

serviço publico e interesses do commercio a contingncias de consultas e resoluções no Rio de Janeiro para onde até se remette o rendimento diario das taxas de capatazias e armazenagens como vos foi declarado e informastes.

"Ainda com referencia a este incidente constante do vosso alludido officio e documentos que o acompanham, é mistér que a Directoria da empresa Docas de Santos attenda a que, tratando-se da transferencia de mercadorias dos armazens alfandegados de Santos para armazens da Alfandega de São Paulo por esta custeados e sob sua responsabilidade administrados, não lhe é licito oppôr-se á remessa das mercadorias sob o pretexto da falta de pagamento de armazenagens a que se refere o artigo 17 do regulamento de 17 de Fevereiro de 1893 visto como o decreto n. 1.866, de 5 de Novembro de 1894 e seu regulamento, bem como as instrucções de 10 de Dezembro do anno passado, sobremodo garantem a arrecadação das taxas devidas e a fiscalização desse serviço não póde ser posta em duvida pela empresa Docas de Santos, que tantos favores e concessões tem recebido do Governo". Officio ao Inspector da Alfandega de Santos, 8 de Janeiro de 1895.

(7) *Relatorio ao Ministro da Fazenda*, cit., pags. 14 e 16.

capatazias e armazens das alfandegas, ás companhias de docas determinou: "Expedirá regulamentos e instrucções para estabelecer as relações da Companhia com os empregados encarregados da percepção dos direitos da Alfandega". Se as Docas, quando encarregadas do serviço de armazenagem e capatazias, se devessem reputar armazens alfandegados, escusada se tornaria a 2ª parte do § 7º da lei de 1869 citada.

E depois de outras considerações:

Quanto á sahida de mercadorias dos armazens da Companhia para a Alfandega de São Paulo, sem estarem quites de armazenagem e capatazias, tão pouco podia o superintendente nella consentir, por quanto compete á Companhia das Docas, como depositaria, o direito de hypotheca tacita e de retenção, reconhecido pela legislação geral (arts. 96 e 97 do Codigo Commercial, artigo 17 do decreto n. 1.024, de 14 de Novembro de 1890) e especialmente pelo regulamento contractual de 17 de Fevereiro de 1893, artigos 13 e 15, além de outras disposições, inclusive a do artigo 19, § 1º, do regulamento da Alfandega de São Paulo. Deste direito real e retenção das mercadorias em seus armazens, em garantia da armazenagem e capatazias, a Companhia Docas de Santos não póde desistir porque, além de outras razões, sobre elle assenta certeza e pontual arrecadação de sua renda e o credito dos debentures que emittio.

A Companhia não tem motivos para receiar que sejam desrespeitados os seus direitos e tão pouco que o Governo Federal falte a seus contractos e que por modo tão arbitrario, coco lembra a directoria geral das rendas publicas, se viole o espirito e a letra da sabia lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, annullando seus beneficos effeitos de que o Brasil começa a gozar e largamente são colhidos pelos povos cultos.

Se, porém, fóra de suas previsões a exigencia da directoria geral das rendas publicas não fôr revogada, a Companhia empregará todos os meios legaes em defesa de seus direitos.

Era definitiva a decisão de defesa, dentro dos recursos legaes. A 29 de Janeiro de 1896, o Ministro da Fazenda approvou a attitude de seu preposto. Quando o regulamento preceituava que não désse a Alfandega de São Paulo livre transito ás mercadorias sem que estivessem quites com a Companhia, — este o argumento principal da decisão, — queria referir-se aos artigos desembaraçados para consumo e não aos que se destinassem áquella Alfandega para ali se despacharem. Não se pretendia dar sahida, o caso era de transferencia sob a garantia do fisco. Escreveu Rodrigues Alves ao director das rendas:

Não se trata, no caso controvertido, de dar livre transito a mercadorias depositadas nos armazens da Alfandega de Santos, mas sim de transferil-as para os de São Paulo, sob a garantia do fisco e entrega por guardas daquella Alfandega, nos termos do já citado regulamento de 5 de Novembro de 1894.

A entrega da armazenagem devida á Companhia das Docas em vista da conferencia em São Paulo está sufficientemente garantida nas instrucções que expedistes em 10 de Dezembro de 1895, em vista da autorização minha em officio de 28 de Outubro do mesmo anno, pois declaram os artigos 12 e 13 dessas instrucções que — a importancia das taxas a que estiverem sujeitos os volumes despachados em São Paulo, será ali escripturada em deposito, á custa da Empresa e entregue semanal ou quinzenalmente, por intermedio da Alfandega de Santos, á vista das demonstrações e boletins que lhe serão enviados.

E porque decisão em contrario nullificaria os intentos do Congresso quando resolveu a criação de uma Alfandega em São Paulo, pois paraly-

zado o respectivo expediente, vêr-se hão os commerciantes daquella Capital obrigados a despachar suas mercadorias em Santos, dou por approvadas as vossas decisões a tal respeito, do que fareis communicação á Alfandega de Santos e á Companhia das Docas para os devidos effeitos.

Se assim se mandava, melhor se cumpria. Era preciso, no depoimento do mesmo director das rendas, que as Docas deixassem de regalias de Estado no Estado, que dellas se libertasse São Paulo, que se lhe puzesse freio aos abusos e ambições. Até os balanços da Empresa lhe suggeriam commentarios menopreçativos. Sob a pena do funccionario via-se bem o effeito da campanha Adolpho Pinto. Estas foram suas palavras ao resumir a questão para o Ministro da Fazenda (8 de Janeiro de 1896):

Esta attitude da Companhia Docas de Santos criando a mais difficil e melindrosa situação no regime da administração publica aduaneira do Brasil, simplesmente porque se julga apparelhada de todos os recursos materiaes, aliás importantissimos e exclusivos no porto de Santos, para desempenhar um dos mais consideraveis serviços do commercio de importação e exportação, a que se prendem interesses internacionaes no paiz, taes como o da navegação de longo curso, os de seguros, etc., etc., que affecta a estadia das embarcações; abusando, por isso mesmo, da boa fé das concessões que lhe foram feitas e dos contractos que assignou, modificados de mez para mez, se póde assim dizer, sem a previsão de quanto agora occorre; repito, esta attitude vem collocar o Governo na obrigação de meditar profundamente sobre a necessidade de salvar o Estado de São Paulo da contingencia em que se acha e de libertal-o da Companhia Docas de Santos, que pretende fazer depender de si todos os interesses do grande Estado, taes os que se relacionam com o seu importantissimo commercio, de onde deriva a receita publica federal e estadual.

Hoje é a cobrança de capatazias e armazenagens que serve de pretexto á situação criada no momento em que essa Companhia pretende a prorogação de seus contractos para a execução das obras do porto de Santos, na região de Paquetá a Outeirinhos; e amanhã se soccorrerá de qualquer outros pretextos para uma nova crise como esta, na esperança de que o Governo se entibie e se submetta a entregar-lhe de uma vez, não o porto de Santos, que já é quasi sua propriedade, mas o Estado inteiro de São Paulo.

Executando as ordens do Governo Federal (8), não lembrou o director das rendas publicas, como pena, menos que o fechamento das Docas, pois se assimilavam aos trapiches e armazens alfandegados. Intransigente foi a resposta, uma semana depois. Não poderia a Empresa ceder nesse ponto fundamental:

As decisões, para cuja execução V. S. exorta esta Companhia por conveniencia de seus proprios interesses, violam abertamente as condições 15, 16 e 17 estipuladas no contracto de 17 de Fevereiro de 1893,

---

(8) "A infracção ou desobediencia das ordens do Governo no regime dos serviços commettidos aos trapiches ou armazens alfandegados e entrepostos, como são os da Companhia Docas de Santos, por força daquellas disposições geraes e contractuaes, sujeitá á penalidade estatuida no artigo 244 da Consolidação, o que convém á Companhia evitar em bem da fiel execução dos deveres que a legislação impõe e do bom andamento do serviço publico confiado á sua actividade industrial a troco dos vantajosos favores de que goza; portanto, não é licito admittir-se que tão claros preceitos consignados na lei, contractos e regulamentos citados, nenhuma execução tenham por parte da Companhia Docas de Santos e ali fiquem para cohonestar os proventos que derivam dos favores em larga copia concedidos a essa Empresa e envolvem interesses da mais alta valia que ao Governo cabe defender. Desattendidas as conveniencias do serviço publico, os mais respeitaveis interesses do fisco e do commercio a que se prendem muitos outros, é claro que nada justificaria a resistencia opposta a tão claras disposições legaes com menoscabo da boa fé e vantagens por ventura offerecidas pela Empresa á obtenção de taes favores". Officio ao Inspector da Alfandega de Santos, 31 de Janeiro de 1896.

supprimindo o direito de retenção da mercadoria depositata nos estabelecimentos da Companhia, até que esteja quite, e estabelecendo instrucções sobre o modo de contar o prazo de 48 horas de estadia livre, distincções que não existem no contracto.

A suppressão do direito de retenção da mercadoria affecta radicalmente o contracto e abala o fundamento em que assenta o credito da Companhia. Deste direito não póde renunciar, e respeitado, como deverá ser, a Companhia não só acceitará qualquer alvitre razoavel como até se antecipou em lembrar dois modos de solução ao Exmo. Sr. Ministro da Fazenda, porque sobretudo a Companhia qeur desvanecer intenções, que a malevolencia lhe attribue, de embaraçar o funccionamento regular da nova Alfandega de São Paulo.

A Companhia Docas de Santos não reputa as garantias dos artigos 12 e 13 das instrucções de 10 de Dezembro de 1895, equivalentes ás que tem pelo contracto de 17 de Fevereiro de 1893, e, em nenhum caso, o Governo da União, como parte contractante, tem competencia para alterar o contracto substituindo garantias sem accôrdo da outra parte.

Sobreleva ainda notar que a Companhia Docas de Santos não é, como quer fazer crêr o director das rendas publicas, concessionaria de deposito, armazem ou trapiche alfandegado; foi encarregada pelo Governo, em virtude do § 7° da lei de 13 de Outubro de 1869, do serviço de capatazias e armazenagem da Alfandega de Santos, estipulando-se as condições no contracto de 17 de Fevereiro de 1893.

Não podendo o contracto ser alterado senão por mutuo accôrdo das partes contractantes, as decisões tomadas pelo director das rendas publicas e approvadas pelos avisos supracitados do Ministerio da Fazenda excedem de sua competencia, e, como taes, são actos de abuso de poder.

Ao poder judiciario compete decidir o conflicto entre a União, como parte contractante, e a Empresa das Docas (letra B do artigo 60 da Constituição de 24 de Fevereiro de 1891, — letra A. artigo 15 do decreto n. 848, de 11 de Outubro de 1890). A especie de que se trata não é de policia interna, mas de violação de contracto em que o Governo é parte contractante. O artigo n. 244 da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas é absolutamente inapplicavel e só por injuria a esta Companhia podia ter sido citado. Por este meio violento e arbitrario, sem duvida, não se convencerá a Companhia Docas de Santos de renunciar aos seus direitos.

CAPITULO XII

ALFANDEGA DE SÃO PAULO

Iria a Empresa ao Poder Judiciario. Antes disso, porém, mais de um esforço de conciliação se ensaiou.

Duas maneiras de solução confessou que tivera. Consistia a primeira num memorandum apresentado ao Ministerio da Fazenda (12 de Novembro de 1895) contendo, na primeira parte, suggestões sobre a descarga directa para os vagões, suggestões que o Director das Rendas reputou, em informação do mesmo mez, sem maior difficuldade, pois se achavam mais ou menos previstas nas instrucções a baixar a 10 de Dezembro seguinte; e na segunda, offerecendo uma solução pratica para a descarga das mercadorias no caes e remessa para São Paulo, solução que o referido funccionario impugnou. Certas providencias indicadas pela Companhia, como o registo do carregamento em livro especial, antes de sua sahida, e a copia do manifesto, tambem integralmente a inscrever-se no livro mencionado, se commentavam como manobras astuciosas (10) tanto menos aconse-

---

(10) "Tomando conhecimento, como me cumpria, das suggestões da Companhia Docas de Santos ahi registradas, nessas duas meias folhas de papel, sem data nem assignaturas, sem vislumbre algum ou caracteristico official de documento regularmente con-

lhaveis quanto, na opinião do Director das Rendas, essas exigencias não se continham no regulamento da Companhia, de 17 de Fevereiro de 1893, o qual, no seu parecer, não tinha força contractual e era susceptivel de revogar-se; e, quanto ao interno, de 7 de Fevereiro de 1894, não podia violar serviços aduaneiros ou coartar a acção da administração publica:

> O regulamento de 7 de Fevereiro de 1894, assignado por C. Gaffrée, publicado, embora, com licença do Ministerio da Fazenda, e destinado ao serviço interno de administração e policia da Companhia das Docas, não tem força de lei, e menor ainda para violar preceitos que regem os serviços aduaneiros e coartar a acção da administração publica.
>
> O artigo 2º do regulamento annexo ao decreto n. 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893, bem como o artigo 18 daquelle regulamento de 1894 nada têm com manifestos. Ao contrario, o primeiro obriga as Docas á legislação aduaneira, e o segundo determina positivamente essa obediencia e prescreve regras a observar no regime da policia interna dos estabelecimentos. Portanto, tudo quanto está escripto nesse regulamento interno, contrario ás disposições legaes, é como se não existisse. O artigo 35 desse regulamento de 7 de Fevereiro de 1894, de policia interna, é que allude a uma via de manifesto, ou relação de carga, e é escusado repetir, não é lei das Alfandegas e menos ainda da de São Paulo (11).

Um pouco mais de tacto nos orgãos de execução, vendo o problema não apenas no seu sentido technico ou de legislação fiscal, mas julgando-o tambem no de uma conciliação mais alta a fazer-se, talvez houvesse dado, então, outro curso aos acontecimentos. E' a conclusão a extrahir-se igualmente das circumstancias que acompanharam a apresentação da segunda proposta da Empresa (23 de Fevereiro de 1896) desta vez no Palacio do Governo, em São Paulo, quando Bernardino de Campos á testa delle, reuniu, entre outras pessôas, o Secretario da Fazenda do Estado, os Directores das Docas, Francisco Glycerio, e os agentes das Companhias de Navegação Transatlantica de Hamburgo e Lamport & Holt. Segundo esse accôrdo, a Empresa não faria embaraço a que seguissem directamente as mercadorias para São Paulo, uma vez que, estabelecido o trafego mutuo entre as companhias de navegação, a São Paulo Railway e as Docas, tomassem aquellas a seu cargo o pagamento das taxas. Foi este o projecto de accôrdo:

> O serviço da Alfandega de São Paulo, quanto ás mercadorias consignadas á Alfandega de Santos, deverá ser feito de accôrdo com a Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas, subordinando-se portanto o regulamento de 5 de Outubro de 1894 ás exigencias da Consolidação.
>
> Para estas mercadorias, quando já armazenadas na Companhia Docas de Santos, as taxas devidas pela armazenagem serão cobradas pela Companhia, tendo por base o valor declarado no despacho de re-exportação. Este valor será rectificado pelo termo de despacho na Alfandega de São Paulo devolvido ou remettido pela parte.
>
> Caso o Governo queira dispensar o termo de responsabilidade de re-exportação, a Companhia Docas acceitará para a cobrança de armazenagem o valor declarado pela parte, sujeitando-se esta a enviar-lhe copia definitiva do pagamento da mesma taxa.
>
> Quanto ás mercadorias que já sahiram dos portos de procedencia com manifesto destinado á Alfandega de São Paulo, estas seguirão para seu destino sem qualquer embaraço, sem dependencias de pagamentos de taxas ás Docas de Santos desde que as empresas de transporte maritimo

---

feccionado, demonstrei cabalmente a V. Ex. a argucia com que se pretendia conquistar novos proventos á Companhia Docas de Santos, embaraçando, por todos os meios possiveis, o prompto transbordo e encaminhamento ainda mesmo das mercadorias destinadas á Alfandega de São Paulo, que por lei e pelos contractos não são sujeitas a armazenagens". — *Relatorio do Director das Rendas Publicas*, cit., Exposição, pag. 12.

(11) Idem, Annexo 5, pag. 118.

tomem a si o pagamento dessas taxas, estabelecendo-se assim o trafego mutuo entre essas empresas de Estrada de Ferro, Docas e Maritimas.

Era evidente que, para remessa das mercadorias do estranjeiro a uma alfandega interior, cumpria realizar-se o referido trafego mutuo, sem o qual o despacho directo não podia fazer-se. Adversario da Alfandega de São Paulo, o deputado Carlos de Carvalho ia exhibir na Camara Federal a resposta affirmativa unanime das companhias de navegação neste sentido. E era disso de que não se havia cuidado. Não sómente o Director das Rendas se oppôz ao accôrdo, como pareceu não tomal-o a sério.

Havia escripto a respeito o *Diario de Santos*. O commentario do Director das Rendas ao Ministro foi este:

> Não sei se os dois agentes das companhias de navegação transatlantica foram expressamente convidados para a reunião no Palacio do Governo pelo digno Sr. Presidente, como tambem se os que se reuniram em Santos, dias depois, e subscreveram o accôrdo que o *Diario de Santos* publicou, foram pelo Governo estadual autorizados a participar dos intuitos dessa reunião, ou se por alvitre do mediador a que allude o *Diario de Santos*.
>
> O que posso assegurar é que a minha responsabilidade nenhuma affinidade tem com taes reuniões e proposta, sobre a qual emitti parecer. Não vae em quanto ahi digo a mais leve censura ao Governo de São Paulo, que, aliás, tenho sincero prazer em declarar, procurou sempre, com louvavel patriotismo, tornar praticavel o regular funccionamento da Alfandega de São Paulo. Em todo caso, não seria justo onerar o commercio do Estado acceitando accôrdos e tributos estabelecidos entre a Companhia Docas de Santos e as de navegação transatlantica, todas sujeitas a favores e concessões do Governo, em bem de serviços privados da Alfandega de São Paulo, já remunerados pela legislação em vigôr ou isentos de onus aduaneiros.

Ja estava ferido o amor proprio do funccionario, diante da resistencia da Empresa e da guerra de que era alvo na imprensa de Santos e da Capital Federal. Não sabia elle como chamar, — protocollo, proposta ou accôrdo, — um acto "que aliás nenhum vislumbre tem de documento official, sob os caracteristicos indispensaveis ao apreço do Governo Federal, em assumpto de tal ordem", resultante de uma reunião a que não assistira "nenhum representante da Alfandega de São Paulo, nem tampouco do commercio importador da Capital, ou membro de sua Associação Commercial". A proposta, que evidentemente se não concluiria senão com o consenso de todas as parte, entre as quaes o Governo Federal, suggerio-lhe estes commentarios asperos:

> Porventura a Companhia Docas de Santos tem competencia para estabelecer, *sponte sua*, regras ou normas para a arrecadação de taxas de serviço aduaneiro, em contracto com companhias estranjeiras?
>
> De onde lhe decorre esta faculdade?
>
> Se a Companhia Docas de Santos, no serviço de simples transporte de mercadorias importadas para consumo é como tal despachadas na Alfandega de Santos, remettidas para o interior do Estado de São Paulo, ao tempo em que não havia a Alfandega terrestre da Capital, careceu sujeitar á approvação do Governo o regulamento e tabela de preços e accôrdo provisorio celebrado com a São Paulo Railway para a conducção de mercadorias já despachadas do caes da Alfandega para a estação da estrada de ferro, como é que vem no prospecto ou proposta ora em apreço, sem assignatura, sem data, sem caracteristico legal algum, impôr ao Governo alvitres desta ordem?
>
> Acaso escapa a Companhia Docas de Santos da obediencia que as leis impõem a empresas dessa natureza e que vivem do favor do Governo? No caso negativo, como é que se propõem bases e regras ao Governo para um serviço tão privado do Ministerio da Fazenda, como é o de carga e descarga nos portos alfandegados do paiz? "As companhias de vapores de

Hamburgo e Liverpool, cujos representantes se achavam presentes declararam que acceitariam o serviço organizado nos termos acima, sujeito á confirmação das respectivas directorias". Não havendo lei alguma que autorize a Companhia Docas de Santos a promover e celebrar accôrdos desta natureza, para serviços do Ministerio da Fazenda que entendem com a descarga e armazenamento das mercadorias, sujeitas a direitos de importação, maximé quando o artigo 6° do regulamento de 17 de Fevereiro de 1893 deixa ao arbitrio da Inspectoria da Alfandega de Santos fazer armazenar outras mercadorias que não as da tabela — H — (da Consolidação das Leis das Alfandegas de 1895) clausula IX do contracto de 12 de Julho de 1888, e não sendo licito permittir que, em serviço de privada e exclusiva competencia do Ministerio da Fazenda commettido á Companhia Docas de Santos, nos termos restrictos dos seus contractos e favores concedidos, se sujeite o Governo ao sacrificio de prerrogativas que cabem ao poder publico exercer, é inadmissivel quanto aqui apresenta nesta meia folha de papel, sem authenticidade e respeito ao Governo quem quer que seja, por parte da Companhia Docas de Santos (12).

A encampação: tal o remedio de que aqui e ali se procuraria lançar mão contra a Companhia. Essa medida só poderia fazer-se, de accôrdo com o contracto de 1888, a contar de dez annos depois de concluidas as obras. Suggeriu, comtudo, o *Diario Popular* (15 de Fevereiro de 1896):

As Docas continuam a imperar e pelo motivo, facilmente deduzivel á mais simples inspecção, de que o Governo não póde coagir quem tem por si um contracto legal. Visando lembrar uma solução para o caso, pois periga a existencia da nova repartição aduaneira de São Paulo, lembramos ao Sr. Ministro que estude o meio pratico de encampar a companhia santista que nos cria embaraços.

Attenda-se ao perigo dessa Empresa passar no futuro a mãos estranjeiras. Antes de escrevermos sobre o assumpto colhemos algumas informações, constando-nos então que as Docas realizaram um grande emprestimo no Banco da Republica, por meio de debentures.

Ora o Thesouro Nacional é credor do Banco, podendo conseguintemente em boas condições encontrar contas. Pretendemos tão sómente lembrando esta idéa dar andamento á solução do conflicto, que todos os dias toma um caracter mais grave.

Ainda aqui o parallelo com a São Paulo Railway veiu a balanço, pois com essa estrada havia a União feito accôrdo previo (29 de Outubro de 1894), ao passo que á Empresa se impunham as instrucções de 10 de Dezembro. Nesse accôrdo, o Governo Federal providenciaria de modo que a Estrada não fosse

---

(12) Idem, Annexo 6. pag. 129. — Expediente parallelo, noticiado então pelo *Diario de Santos* (7 de Março de 1896) e republicado na *Gazeta de Noticias*, do Rio de Janeiro, em 10 seguinte, — a reunião, no porto, dos principaes agentes das companhias de navegação — C. Freitas & Companhia, Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur, Messageries Maritimes, Chargeurs Réunis, Norddeutscher Lloyd Bremen e Prince Line, — anciosos por uma solução, mediante o pagamento de 1 % ás Docas, de um mez de armazenagem, não teve menor opugnação. "Não ha classificação decente para este plano de extorsão ao commercio importador de São Paulo", escreveu o Director das Rendas. "Por mais sympathica que pareça ser a causa da Companhia Docas de Santos, defendida mesmo por todos os meios e modos na imprensa diaria, em differentes secções de jornaes mais lidos; em editoriaes ou a pedidos, de critica literaria ou de humorismo de ruim paladar a verdade se imporá á geral convicção dos espiritos rectos e desapaixonados, desde que se ligar ao assumpto a devida importancia, por amor aos legitimos interesses da administração publica do paiz e á natureza das concessões feitas áquella Companhia". Para a ousadia de taes empresas de navegação haveria o recursos da annullação de seus privilegios no Brasil: "Quando assim não fosse, ao Governo deste paiz ainda resta, felizmente, a faculdade de annullar os favores e privilegios de paquetes, conferidos a taes companhias, que não têm o direito de estabelecer accôrdo mediante obediencia ás suas directorias no exterior, sem attenção ás disposições legaes a que estão sujeitas, nem se diga que o facto de terem comparecido no Palacio do Governo dois representantes de companhias de navegação justificava a reunião havida em Santos, a que allude a transcripção da *Gazeta de Noticias*, de 10 de Março ultimo". Id., Exposição, pags. 30 e 34.

prejudicada, o que deu lugar a recriminações. Lauro Muller, de modo geral, iria dizer (24 de Outubro de 1896) que "não se organizaria uma Companhia desta ordem, se não tivesse atraz de si uma legação e atraz da legação alguma coisa mais". Assim se exprimiu o *Diario de Santos*:

> Antes da inauguração da Alfandega central, foi esta companhia ingleza procurada pelo Governo para entrar em accôrdo sobre o serviço aduaneiro daquella alfandega dependente da via ferrea de sua propriedade.
>
> Em 29 de Outubro de 1894 se celebrou o contracto em que foram partes a administração do Estado de São Paulo, o Governo Federal e a Superintendencia da referida companhia, e se estipulou que "os direitos da companhia seriam mantidos de fórma que não ficasse prejudicada em seus fretes e pudesse dar cumprimento ao seu regulamento approvado pelo decreto n. 9.923, de 11 de Abril de 1888 e avisos subsequentes.
>
> Com uma empresa estranjeira o Governo do Dr. Prudente de Moraes não teve coragem de entrar em conflicto; não ousou modificar os seus contractos e regulamento, impondo-lhe por decreto a obrigação de transportar as mercadorias destinadas á Alfandega de São Paulo independentemente do pagamento de fretes, recebendo-os afinal desta repartição (13).

Teve tambem o Governo Federal seus propositos de accomodação, desde que a questão deixou de limitar-se a um debate entre seu preposto em São Paulo e a Companhia em Santos. Validade do regulamento desta, contagem do inicio das armazenagens, que tambem se modificavam, desse e de outros pontos poderia acaso ceder a Companhia, mas o direito de pagamento *in loco* é que sentia não poder abrir mão, por constituir isso a base mesma da sua estructura. Obstinação dos dois lados já podia dizer-se que era; respeitavel é certo, mas nem por isso menos intransigente: — de São Paulo porque via annullar-se a realização de uma obra em que puzera largas esperanças, e por motivos que presumia injustos senão irritantes; da Empresa, porque prompta a ceder no que não fosse esse ponto fundamental, passava como inimiga daquella aspiração. Assim se comprehende por que recusaram ellas, e não sómente pela consideração das despesas accrescidas, a idéa suggerida pela Associação Commercial de São Paulo, de lhe ser confiado o serviço das capatazias na nova alfandega, bem como a proposição do proprio Ministro da Fazenda, de lhe pagar "por adiantamento em Santos, em São Paulo ou no Rio de Janeiro, pela média das importancias arrecadadas, uma somma, em que accordassemos por semana, por quinzena ou por mez e que seria compensada pelas taxas arrecadadas na Alfandega de São Paulo". Julgava a Companhia que era devido o pagamento antes da sahida da mercadoria; resentia-se o Governo Federal de que não fosse julgada bastante sua responsabilidade (14). Donde uma conciliação impossivel.

---

(13) *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, cit., 3ª série, pg. 21.

(14) Contestou a Empresa, aliás, que existisse essa responsabilidade nas Instrucções de 10 de Dezembro: "O artigo 12 daquellas instrucções manda a Alfandega de São Paulo cobrar as taxas de capatazias e armazenagem a que estiverem sujeitos os volumes remetidos de Santos pela Companhia Docas correndo sob a responsabilidade dos importadores e seus despachantes e dos conferentes de sahida quaesquer differenças ou erros de calculo; o artigo 2º do decreto n. 2.291 determinou que aquella repartição não dê livre transito ás mercadorias sem que estejam pagas as taxas. Ora, destas disposições pode-se concluir que o Governo garantiu ou se responsabilizou pelo pagamento das taxas da Companhia? O Ministro da Fazenda se limitou a converter a Alfandega de São Paulo em agencia da Companhia Docas e agencia sem outra responsabilidade a não ser a da restituição do dinheiro que cobrasse, ou por outra, tornou os empregados daquella repartição procuradores ou mandatarios da Companhia, obrigando esta a delegar poderes que lhe são proprios.

"Mandatarios, agentes especialissimos estes estabelecidos contra a vontade do mandante, não offerecendo nenhuma garantia para o desempenho da gestão que lhe é entregue, emfim, sem responsabilidade certa! Já se vê que tal responsabilidade ou garantia das taxas por parte do Governo, a que allude a Exposição, é coisa vaga, uma fantasia do

Em São Paulo a impaciencia já era grande. Inaugurada a 15 de Novembro do anno anterior, a Alfandega não funccionava em Maio de 1896. Foi quando, a 22 desse mez, num discurso moderado, apresentou o Sr. Alberto Sarmento (Camara Estadual) uma indicação assignada por todos os companheiros de bancada, approvando-se. Foram, entre outras, suas palavras:

> Eu não peço, portanto, uma coisa a realizar-se: venho sem offensa de quem quer que seja, individuo ou empresa, apenas pedir o seguinte: que a lei seja executada. O Estado despendeu cerca de 600 contos para que fosse attendida a necessidade pela qual todos clamavam. A benemerita Associação Commercial, que tantos serviços tem prestado ao Estado, indo sempre ao encontro das necessidades publicas e procurando auxiliar o Governo na realização das mais justas medidas, já em 1892 reconhecia a conveniencia do estabelecimento de uma alfandega nessa capital. Não é razoavel que agora se pretenda inutilizar o esforço empregado por todos na obtenção deste melhoramento.

Foi esta a indicação:

> Indicamos que esta Camara, por intermedio da Mesa, represente, pelos meios mais convenientes, ao Presidente da Republica no sentido de ser executada a lei n. 149-A, de 20 de Julho de 1893, e ao Congresso Federal, para que não seja revogada a mesma lei, que criou a Alfandega de São Paulo.
>
> Sala das Sessões, 22 de Maio de 1896. — *Alberto Sarmento, Oliveira Braga, Paula Novaes, Raphael de Campos, Almeida Vergueiro, Fernando Prestes, Arthur Prado, Cardoso de Almeida, Arnolpho Azevedo, Alvares Rubião, Pereira de Queiroz, Julio de Mesquita, Francisco Malta, Eugenio Egas, Daniel Machado, Eduardo Garcia, Pereira da Rocha, Oscar de Almeida, Adolpho Barreto, Lucas de Barros.*

Escrevendo que os direitos da Companhia sobrepujavam aos dos paulistas, declarou-se o *Correio Paulistano*, como os outros jornaes da Capital, pela Alfandega. Assim (30 de Abril):

> E a Companhia das Docas de Santos, fundando sua resistencia não na legitimidade do direito, mas na tortuosidade do sophisma, confiante na pericia, no poderio politico, nos manejos estrategicos de habeis jornalistas e de politicos proeminentes; e, por outro lado, abusando da prudencia e dos escrupulos sempre respeitaveis, se bem que excessivos do Governo Federal, pois podem comprometter o prestigio do poder, tem levado de vencida:
>
> — a Associaão Commercial de São Paulo, o commercio, a industria, e toda a sociedade paulista, em summa, que pedem, que instam, que clamam pela execução da lei:
>
> — o Congresso deste Estado, e o Presidente de São Paulo, que promoveram, com pesados onus para os cofres estaduaes, a execução da nova lei, satisfazendo as exigencias nella exaradas;
>
> — o Presidente da Republica, que sanccionou o acto legislativo de 20 de Julho de 1893;
>
> — o Congresso Nacional, finalmente, que decretou a criação da Alfandega de São Paulo.
>
> Póde, pois, com razão ufanar-se a Companhia das Docas de Santos.
>
> Uma lei, constitucionalmente decretada pelo poder legislativo da Republica, está sendo por essa Companhia — revogada, suspensa, ou, pelo menos, embargada!

Ministro para justificar o acto violento do Presidente da Republica e collocar a Companhia em antipathica posição. O Governo nada garantiu e nem podia fazel-o, para isso não se achava autorizado pelo Poder Legislativo". — Vêr: *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, 3ª série, cit., pag. 49.

Tomando então posição e em tudo apoiando ao seu Delegado, expediu o Ministro da Fazenda, Francisco de Paula Rodrigues Alves, o decreto n. 2.291, de 28 de Maio de 1896. Approvavam-se com elle as impugnadas instrucções de 10 de Dezembro do anno anterior: — a Alfandega de São Paulo não daria livre transito ás mercadorias que estivessem sujeitas a taxas de capatazias e armazenagem com as Docas de Santos, sem que estivessem quites com a Empresa; o prazo de 48 horas devia contar-se para a armazenagem da hora official da entrada dos navios na Alfandega de Santos, excluidos os dias em que não houvesse expediente nesta Alfandega (15), e ficavam revogadas as disposições dos regulamentos de 5 de Novembro de 1894 e 17 de Fevereiro de 1893, que não se harmonizassem com as referidas instrucções de 10 de Dezembro de 1895. Este o teôr do decreto:

> O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ás considerações que lhe foram feitas pelo Ministro dos Negocios da Fazenda e á necessidade de pôr termo aos embaraços que têm impedido a Alfandega de São Paulo de funccionar com regularidade.
>
> Decreta: Artigo 1° — Ficam approvadas as instrucções de 10 de Dezembro de 1895, expedidas pelo Director das Rendas Publicas do Thesouro Federal, com autorização do Ministro da Fazenda sobre o serviço de descarga no porto de Santos e o encaminhamento das mercadorias para a Alfandega de São Paulo, exceptuado o paragrapho unico do artigo 22.
>
> Artigo 2° — A Alfandega de São Paulo não dará livre transito ás mercadorias que estiverem sujeitas a taxas de capatazias e armazenagens para com as Docas de Santos, sem que as mesmas estejam quites com a Companhia.
>
> Artigo 3° — O prazo de 48 horas de que trata o artigo 17 do regulamento approvado pelo decreto n. 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893, deve ser contado da hora da entrada official dos navios na Alfandega de Santos, excluidos os dias em que por qualquer causa não houver expediente nessa repartição.
>
> Artigo 4° — Ficam revogados os artigos 37 e 38 do regulamento de 5 de Outubro de 1894, approvado pelo decreto n. 1.876, de 5 de Novembro do mesmo anno, os do regulamento de 17 de Fevereiro de 1893 que não se harmonizarem com as instrucções de 10 de Dezembro de 1895 e todas as demais disposições em contrario. — Capital Federal, 28 de Maio de 1896, 8° da Republica. — Prudente José de Moraes Barros. — Francisco de Paula Rodrigues Alves.

Esse decreto era um golpe em cheio pela Alfandega.

A exposição de motivos que o precedeu (28 de Maio de 1896) constituia um requisitorio severo contra a Empresa. Sentia-se na redacção o punho do funccionario fiscal ferido em suas prerrogativas, irritado diante de obstaculos que não podia comprehender senão por motivos materiaes subalternos. Taxas exces-

---

(15) Segundo o contracto autorizado pelo decreto n. 74, de 21 de Março de 1891, a Empresa daria abrigo nos armazens ás mercadorias que transitassem pelo caes e fossem sujeitas a deteriorar-se, ficando essas mercadorias isentas da taxa de armazenagem quando retiradas no prazo de 48 horas. Assim, dispôz, em consequencia, o regulamento da Empresa aprovado pelo decreto n. 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893. Segundo o decreto n. 2.291, de 28 de Maio de 1896, esse prazo de 48 horas devia contar-se "da hora da entrada official dos navios na Alfandega de Santos, excluidos os dias em que por qualquer causa não houver expediente nessa repartição". Foi contra isso que protestou a Empresa: "E tanto mais injusto é o artigo 2° do decreto espoliador n. 2.291, quando vemos o artigo 594, da Consolidação das Leis das Alfandegas dispôr que a armazenagem é devida desde o dia da entrada das mercadorias nos armazens da Alfandega; o artigo 599 da mesma Consolidação da o prazo de tres dias, contados da data da descarga, para a estadia livre das mercadorias despachadas a bordo ou sobre agua e que tiverem de transitar pelos armazens ou pontes das alfandegas; e o artigo 3° das instrucções de 8 de Setembro de 1891, que manda contar os tres dias de estadia livre nos armazens alfandegados, do dia da effectiva descarga do volume, qualquer que seja o numero dos que formarem a partida em despacho". — *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo,* 3ª série, cit., pagina 54.

sivas, favores consecutivos, direitos contestaveis, tudo veio á tona, como em 1894. Bem se viu por exemplo que, segundo o decreto n. 1.072, de 5 de Outubro de 1892, não tinha havido augmento de 50 % nas taxas, mas esse augmento reapparece como uma das maiores cargas da accusação (16). Regulamento que não era contracto (17), retenção que, a explicar-se, estaria garantida (18), tudo se passou em exame. Allegou-se, ainda mais, que se dilatou o prazo da concessão para 90 annos e omittiu-se dizer que não houve augmento de taxas, que compensasse as despesas consequentes da quintuplificação do caes.

"Grande Companhia, que muitos serviços está destinada a prestar ao Estado de São Paulo", nas suas proprias expressões, não comprehendia Rodrigues Alves "que a perspectiva de uma possivel, mas não provavel diminuição nos seus interesses, com a criação da Alfandega de São Paulo", tivesse determinado os embaraços com que ia impedindo o funccionamento regular dessa repartição. "Tenho sido o mais paciente possivel no modo de encarar a questão", rematou, e a sahida só podia ser o decreto, que lhe pôz fim, obrigatoriamente. A Empresa não podia dar, ainda desta vez, execução ao seu contracto quanto ao prazo para construcção do caes até Paquetá. Seria caso de multa, nunca de caducidade. Para o Ministro da Fazenda esta, entretanto, é que se impunha:

> A Alfandega de São Paulo tem uma feição especial.
>
> Foi criada para servir aos interesses do commercio importador, que tem a sua séde, na maxima parte, naquella capital. O seu fim, portanto, foi deslocar o trabalho dos despachos e conferencia que se fazia em Santos, dando ao commercio a facilidade de receber as suas mercadorias na séde dos respectivos estabelecimentos. Não podia, em taes condições, sob pena de ficarem annullados os intuitos de sua criação, subordinar-se ao regime aduaneiro existente para as alfandegas maritimas.

---

(16) O augmento imaginario consta mesmo, na exposição de motivos, do proprio texto legal, como se do mesmo fizesse parte. "O decreto n. 1.072, de 5 de Outubro de 1892, declarou que os concessionarios "pela carga e descarga de mercadorias e quaesquer generos no caes que possuirem, terão o direito de cobrar um e meio real por um kilogramma (mais 50 % sobre a taxa do contracto de 1888)". *Exposição do Ministro da Fazenda,* Decreto n. 2.291, de 28 de Maio de 1896, cit.

(17) "Decreto do Poder Executivo, expedido em virtude da faculdade constitucional que lhe pertence, o regulamento de 17 de Fevereiro teve por fim regular serviços aduaneiros de carga e descarga e armazenamento de mercadorias, de que foram as Docas encarregadas, estabelecendo as relações entre ellas e os empregados da Alfandega. Tendo esta feição legal é licito ao Governo modifical-o no sentido de melhor garantir os serviços de caracter aduaneiro, determinando o que fôr mistér para completar ou tornar mais efficaz a fiscalização por parte das Alfandegas que se tiverem de relacionar com a Companhia das Docas". Idem.

(18) "O artigo 15 do regulamento de 17 de Fevereiro prescreve que a alfandega não dará livre transito ás mercadorias sem que as mesmas estejam quites com a Companhia. Comprehende-se que as Docas se revoltassem com a idéa de mandar entregar aos seus donos mercadorias armazenadas nos seus estabelecimentos, sem o pagamento das taxas devidas.

"Não é, porém, disto que se trata. Quando foi publicado aquelle regulamento não estava criada a Alfandega de São Paulo. Installada esta e tendo as mercadorias destinadas áquella capital de ser ahi despachadas, como sujeital-as ao pagamento das taxas de armazenagem em Santos? Dahi o processo adoptado nas instrucções de 10 de Dezembro, artigo 11 e seguintes, que garantem efficazmente as Docas, pois as mercadorias não terão livre transito na Alfandega de São Paulo, emquanto não forem pagas as taxas devidas á Companhia das Docas.

"Ha nestas instrucções violação do artigo 15 do citado regulamento? Não, porque não se trata de dar livre transito a mercadorias, senão de removel-as para os armazens de outra alfandega que terá de apurar o seu "valor official" para base do pagamento das armazenagens, as mercadorias continuam sob a guarda e responsabilidade do fisco, que reterá emquanto não forem pagas as taxas a que estiverem sujeitas.

"Póde a Companhia reputar-se menos garantida com a responsabilidade do Governo para pagar-lhe as taxas de capatazias e armazenagens do que com a retenção das mercadorias, direito que pensa ter quando repete que não é armazem, deposito ou trapiche alfandegado? Póde ser que a Companhia das Docas pense assim, mas isso seria uma offensa que até agora companhia alguma nacional ou estranjeira se animou a irrogar a este paiz". — Idem.

> As instrucções expedidas para regularizar o serviço procuraram attender aos grandes interesses do commercio do Estado de São Paulo, aos da Fazenda e aos da Companhia Docas de Santos. O que não é possivel é que esta Companhia queira assumir a posição de arbitro dos interesses do commercio, e, o que é mais ainda, procure collocar os seus acima dos da Fazenda Publica, tornando as alfandegas do paiz suas subordinadas.
>
> E tanto mais grave é para mim essa attitude quando, e para isto invoco a vossa attenção, a Companhia das Docas está fóra do regime dos seus contractos, por ter esgotado o prazo para a construcção das obras até Paquetá, constante do decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890 (clausula 5ª) e 942, de 15 de Setembro de 1892 (clausula 5ª). Desde que os contractos, impondo direitos e obrigações reciprocas, não são cumpridos, em ponto substancial, por uma das partes, é licito examinar se subsiste em beneficio da parte que os infringiu a situação juridica que criaram (19).

Alta já era a temperatura dominante. Depois de uma série de artigos contra a Companhia, o Director das Rendas não se viu poupado por alfinetadas e verrinas anonymas, que, aliás, a todos caberiam "Documento luminoso", na frase do jornal de Quintino Bocayuva, a exposição de 28 de Maio parecia ao regional do porto um acervo de sophismas e de paixão. "Porque hesita o Governo Federal, havia inquerido de novo o *Correio Paulistano*, no estricto cumprimento do seu dever? Acaso receia os improprerio dos interessados? Teme os apodos da imprensa assalariada?" (18 de Maieo). E ao *Municipio* coube exclamar:

> Tão escandalosos foram os favores que receberam, tanto fizeram para desfructarem o monopolio, que o proprio Estado de São Paulo já se affigurava pequeno para ser dominado por estes negociantes.
>
> E' um cumulo de audacia que reflecte fielmente a consciencia de quem pretende ficar acima das leis e dos homens, julgando que o honrado Presidente da Republica não seja capaz de mandar cassar os decretos escandalosos que a Companhia obteve.

CAPITULO XIII

RECURSO AOS TRIBUNAES

Não procedia totalmente a allegação da Empresa quanto á natureza contractual do regulamento, approvado pelo decreto n. 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893.

Viu-se que ella se baseou, para isso, no art. 1º, § 8º, da lei de 1869, a saber:

> Em cada contracto, estipulará o Governo as condições que julgar necessarias para assegurar a mais minuciosa e exacta fiscalização e arrecadação dos direitos do Estado.

E' de concluir desse texto que o Governo estipularia, em cada contracto de concessão de portos, as condições assecuratorias da arrecadação fiscal; o que não impedia que, para tal fim, providenciasse cada empresa, em regulamentos especiaes, como lhe approuvesse. Procedia tanto mais essa interpretação quanto,

---

(19) Cobrindo sempre seu mandatario, o Ministro da Fazenda attendeu á reclamação de Santos quando arguia: "Pareceram-me justas as ponderações feitas pela Associação Commercial de Santos, quanto á parte das instrucções relativas ás guias que devem acompanhar mercadorias já despachadas. Não era licito, porém, ao Director das Rendas deixar de consideral-as em suas instrucções, porque não devia afastar-se do decreto n. 1.786, de 5 de Novembro de 1894, que deu regulamento á Alfandega de São Paulo".

caso unico no seu genero, as Docas de Santos faziam acompanhar, invariavelmente, todos os actos officiaes a ella referentes, de um termo de contracto, por ambas as partes firmado; e simples regulamento, não podia proceder-se com o de 1893 do mesmo modo. Ademais, pela clausula 2ª do referido regulamento, ficava a Empresa sujeita "a todas as responsabilidades, obrigações e onus estabelecidos nas leis e regulamentos fiscaes, para os armazens alfandegados e entrepostos".

Tendo destacado um de seus redactores para fazer *sur place* juizo sobre a questão, escreveu o *Jornal do Commercio*:

> Ninguem dirá que a expressão "cada contracto" quer dizer "cada regulamento", o que dessa disposição se conclue é que o Governo, para acautelar os interesses do fisco, deve estipular condições permanentes nas clausulas dos contractos assignados pelas partes, independente das disposições regulamentares organizadas depois e que podem ser alteradas.
>
> Em virtude de actos legislativos, podem surgir hypotheses não previstas no regulamento de 17 de Fevereiro; para execução desses actos as relações dos empregados do fisco com a Companhia pódem exigir formalidades differentes; e nada se oppõe a que o Governo decrete as alterações necessarias nesses casos, desde que essas alterações não modifiquem as clausulas do contracto, que se obrigou a respeitar e a legislação em vigôr, que não póde revogar (20).

De facto não implicava isso reconhecer que se pudessem alterar, a livre arbitrio do Governo, direitos da Empresa, ali consignados porque decorrentes e retenção das mercadorias entradas em seus armazens, em garantia de armalhe as razões. Não podia, com effeito, a Empresa dar sahida ás mercadorias, sem que estivessem quites com sua caixa. Ou, em suas palavras: "Deste direito real e retenção das mercadorias entradas em seus armazens, em garantia de armazenagem e capatazias, a Companhia Docas de Santos não pode desistir porque, além de outras razões, sobre elle assenta a certeza e pontual arrecadação da sua renda e o credito dos debentures que emittiu". Ahi a essencia mesma da concessão, feita na persuasão de Santos emporio maritimo de São Paulo e, caso vingasse essa alfandega interior, reduzido na sua feição aduaneira primordial, com grave sacrificio dos esforços e capitaes dispendidos na construcção. Argumentou, a esse respeito, uma folha do tempo:

> Hoje o Governo exige que a Companhia faça remessa das cargas para a Alfandega de São Paulo, amanhã ordenará que sejam removidas para a Alfandega do Rio, ou para a do Pará, mandando que qualquer destas não dê sahida aos volumes sem prévio pagamento das taxas da Companhia.
>
> Novas estradas de ferro vêm em demanda do porto de Santos, que de futuro muito proximo será o emporio de primeira ordem não só de São Paulo, como de parte dos Estados de Minas, Goyaz e Mato Grosso.
>
> Necessariamente aquelle Estado exigirá outra Alfandega além da de Juiz de Fóra, e estes reclamarão uma repartição aduaneira em suas capitaes. O precedente está aberto.
>
> A Companhia Docas será obrigada a remover as cargas de seus armazens para receber posteriormente nestas futuras estações fiscaes as suas taxas?
>
> Ella tem de prestar fiados os seus serviços e de ficar privada da fiscalização que exerce sobre a arrecadação da sua renda? Será toleravel isso? (21).

---

(20) *As Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo* — Editoriaes do *Jornal do Commercio*, de 22 de Abril a 4 de Maio de 1896. — Typographia do *Jornal do Commercio*, de Rodrigues & Companhia, 1896.

(21) *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, 3ª série, cit., pag. 27.

Mas já não eram sómente razões juridicas que inspiravam o movimento de opinião, em que o caso desfechou. Estava este em plena effervescencia, grupadas as forças da Capital do Estado de São Paulo em torno da Alfandega, que a cidade de Santos impugnava. O Rio de Janeiro, nesse fim de legislatura federal, mal conhecia, com excepção de algumas referencias telegraphicas e "a pedidos", a grande pendencia.

Fôra, entretanto, de um discurso no Senado que viéra fogo ao rastilho. Denunciando da tribuna, como vimos atraz, os escandalos aduaneiros de Santos e a parte que tinha o caes na sua repressão, referiu-se Ramiro Barcellos ás alfandegas internas e, pois, á de São Paulo como "uma fantasia prejudicial aos cofres publicos e perturbadora da administração". Protestou (18 de Dezembro de 1895) o *Correio Paulistano*, para cuja redacção a Alfandega não era o luxo, a inutilidade apregoada, mas "uma necessidade palpitante como correctivo aos abusos praticados na de Santos, onde todo o commercio importador do Estado e os interesses da União ficavam á mercê do maior ou menor escrupulo dos despachantes em connivencia com os maus empregados do fisco"; seguido, no dia immediato, pelo *Estado de São Paulo*, segundo cujo depoimento não podia o Senador pelo Rio Grande do Sul ter sido mais infeliz "nas considerações contraproducentes que externou sobre a repartição aduaneira que, satisfazendo uma real e palpitante necessidade publica, acaba de ser installada na Capital do Estado". Já nas columnas do *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro tinha inicio a polemica que o occuparia, na sua secção retribuida, durante quasi todo o anno de 1896 (22). Pró e contra se leria ali, num duello juridico e politico procurando esgotar a questão. Com a Empresa estavam, além do proprio *Jornal do Commercio* (que, reconhecendo seu direito á retenção, aconselhava a via judiciaria, para pôl-o á prova) a *Gazeta de Noticias*, a *Noticia*. Contra. *O Paiz*.

Escreveu a segunda (4 de Março):

> Se o commercio de São Paulo não tem razões melhores que as que allegou hontem, por esta folha, o Sr. Conselheiro Duarte Rodrigues para que na Capital paulista o Governo Federal se dê ao luxo, superior ás forças do Thesouro, de manter uma alfandega, não temos a modificar uma linha do que temos dito contra a criação dessa casa, que só serve para aninhar afilhados e para inutilizar em parte a fiscalização que, com o auxilio da Companhia das Docas, estava sendo exercida em Santos melhor que em qualquer outra Alfandega da Republica.

Exarou o ultimo (27 de Maio):

> Pela discussão que se tem travado nos jornaes pelas suas columnas ineditoriaes e remuneradas, deve o publico ter comprehendido a gravidade da questão, em que são partes o poder publico federal, encarregado de dar execução a uma lei — a que creou a Alfandega de São Paulo, e a Companhia das Docas de Santos empenhada em obter a revogação dessa lei e que por todos os meios ao seu alcance tem conseguido embargar a acção do Governo e positivamente annullar a vontade do Congresso Nacional. A Companhia das Docas tem obtido defensores que farte,

---

(22) A moda era accusar ao adversario de preso ao cofre das Docas ou aos caprichos senão favores ministeriaes. Incluido entre os primeiros, foram estas as palavras finaes do *Jornal do Commercio*: "Cumprindo a nossa missão, não nos preoccupa o agrado ou desafeição em que possamos incorrer por causa de interesses que por ventura tenhamos de ferir. E é assim que desprezamos profundamente as injurias que nos assacou um orgão semi-official do Estado de São Paulo, julgando préviamente as conclusões de nosso estudo e suppondo-nos capazes de allianças inconfessaveis com interessados de qualquer ordem na questão que se debate. Nós não temos o intuito de agradar ao Governo, nem á Companhia Docas, nem a certa gente que o *Correio Paulistano* deve ter razões para bem conhecer. E' este o terreno que nos serve". — *As Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, editoriaes do *Jornal do Commercio*, etc., cit., 1896.

advogados espontaneos de grande prestigio na opinião e por cuja insistencia no debate se afere bem a importancia da questão; o poder publico é que não tem encontrado na imprensa da Capital quem pleiteie a sua causa, que é, afinal de contas, a causa da lei e, digamos mais, a causa da seriedade e do decoro do proprio Governo da Nação, embaraçado e tolhido ante os protestos dos interesses privados de uma companhia plutocraticamente poderosa.

A tecla do poder plutocratico não resistia a este impossivel de dois industriaes dispondo, a seu talante e elles sós, do Estado e da União. Favorita dos governos, seria, ademais, a linguagem de outros. Entretanto, Candido Gaffrée, sob o mesmo Governo que dobrou o capital da Empresa e autorizava no Banco do Brasil o credito para os primeiros trabalhos, motivo de tantas arguições depois, fôra preso devido ás suas sympathias pelos conterraneos em revolta no Sul; mais tarde, teria como adversario maior na questão da Alfandega de São Paulo, ninguem menos que o irmão do Chefe da Nação; e, em 1909, seria tambem aspera a luta a enfrentar com outro Presidente, Affonso Penna.

Pelo punho de seu enviado especial, assim escreveu o velho orgão:

O que se conclue de tudo isto é que a Alfandega de São Paulo, sem falar nos compromissos politicos que sua criação possa envolver, representa, quando muito, o interesse dos negociantes de fazendas, armarinho, modas, ferragens, etc., principalmente daquelles que fazem transações em menor escala. Não parece justo que esse interesse sobrepuje os inconvenientes que acarretará para a União uma repartição nova, no interior do paiz, a tres horas de viagem de magnifico porto, exigindo alterações profundas em nosso regime aduaneiro. Amanhã, pela mesma razão, pela comodidade dos interessados, Campinas, Rio Claro, Uberaba reclamarão favor identico e Juiz de Fóra exigirá o cumprimento da lei que lhe aproveita.

Para avaliar-se os fundamentos que serviram para obter-se do Congresso essa novidade fiscal, basta considerar que os seus defensores se basearam principalmente em dois factos: a crise de transporte de 1890 a 1892 e as improbidades dos despachantes em Santos. Muito de proposito abrimos este estudo, apreciando aquelle caso anormal, afim de que o leitor pudesse comprehender que a Alfandega de São Paulo jámais poderia trazer a solução da crise. Na verdade, como poderia essa repartição influir para accelerar as descargas na Alfandega e a rapida circulação dos meios de transportes, em que as mercadorias giram do porto até a Capital?

Logo adiante:

A outra razão igualmente não procede. Descobriu-se que os despachantes, recusando sempre apresentar as facturas, conseguidas, á custa de certo trabalho, que as mercadorias fossem classificadas sempre abaixo do valor real da tarifa. Pagando então ao Estado direitos inferiores aos que deviam pagar, elles apresentavam, porém, aos seus committentes, contas elevadas, representando os impostos realmente devidos, mas não effectivamente pagos e cobrando sobre elles as respectivas commissões. Todas as differenças ficavam a seu favor. Se, porém, occultando a factura, a classificação da mercadoria lhes era desfavoravel, então os despachantes apresentavam ao committente a verdadeira conta. Ora, como se vê, o prejuizo do fisco e do commercio nesses casos era tambem devido á deshonestidade ou incapacidade dos conferentes, sem cuja connivencia ou desleixo não seria possivel manter este systema de rapina. O remedio contra este mal consistia, portanto, na escolha de funccionarios honestos; e a prova disso é que, de alguns annos a esta parte, por um concurso de circumstancias, a que não é estranha a cooperação da Companhia Docas, a Alfandega de Santos tem ganho em moralidade e a sua renda tem crescido animadoramente.

Já em São Paulo o Director das Rendas do Thesouro carregára a fundo, sob sua assignatura. Não o tolhiam certas insinuações a que um debate daquella

relevancia devia estar alheio. Se essa era a palavra official, que muito seria que abundassem verrinas e trovejassem calumnias? Assim:

> Por ventura o Sr. Senador Ramiro Barcellos conhece os recursos materiaes de que dispõem as alfandegas do Brasil para o bom desempenho dos serviços de capatazias e póde julgar da necessidade elevada daquellas taxas?
>
> Sabe que em Manáos a descarga é feita em plena praia? Que no Ceará interromperam-se as visitas fiscaes por falta de um escaler ou baleeira? Que no Pará, o principal porto do norte do Brasil, a descarga aduaneira é feita por transbordo de alvarengas, que só atracam na ponte da Alfandega em meia maré?
>
> Se o illustre Senador ignora tudo isso; se não propôz ou promoveu a dotação de recursos para aquellas alfandegas e, principalmente, para as do Rio Grande do Sul, como quer que o Director das Rendas Publicas deixe de profligar o beneficio de mão beijada que se pretende fazer, com grande escandalo, me permitta dizer, ás Docas de Santos e trapiches alfandegados e com prejuizo da administração publica? Acaso este paiz é das empresas poderosas?

Ou ainda:

> Raras vezes um representante da Nação se tem collocado em posição tão esquerda ou menos correcta como aquella que assumiu o Sr. Senador Ramiro Barcellos por seus discursos de 14 e 24 de Dezembro ultimo, proferidos sobre negocios aduaneiros em Santos e em São Paulo... A imprensa de melhor renome de São Paulo, por sua vez, já deu occasião ao illustre Senador de compenetrar-se de que os interesses dos amigos devem ser defendidos por advogados insuspeitos, em outros tribunaes que não o Senado, onde o representante da Nação tem de collocar-se em esphera superior ás conveniencias privadas de quem quer que seja, mesmo ainda de poderosas empresas (23).

E desse modo tudo passou pelo crivo da discussão. Um anno inteiro durou ella, a favor ou contra, azando pretexto para justificação ou defesa. Assim, por exemplo, a representação da Associação Commercial de Santos (30 de Dezembro de 1895) contra as exigencias da nova Alfandega e a criação desta (24); a seguinte (31 de Janeiro de 1896) protestando contra as guias de expedição; e a ultima (3 de Fevereiro de 1896) já ao Presidente da Republica (25). Affirmou a Asso-

---

(23) *O Senador Ramiro Barcellos e o Director das Rendas do Thesouro*, por Luiz R. Cavalcanti de Albuquerque, *Correio Paulistano*, 7 de Janeiro de 1896.

(24) "Agora, pelo novo regulamento do Sr. Director das Rendas, que aliás exhorbitou de suas attribuições e revogou a lei estabelecida, criando direito novo, as mercadorias despachadas e retiradas da Alfandega, depois de pagos todos os direitos, não podem ser embarcadas para São Paulo sem novo despacho, que terá de ser examinado depois pela Alfandega de São Paulo, obrigando assim o commercio ao vexame de um novo despacho de mercadorias já livres e desembaraçadas de direitos de consumo, e novas formalidades e guias; em summa, o regulamento em questão sujeita o commercio importador de Santos a uma exigencia odiosa, que redunda em augmento incalculavel de despesas, em demora incontestavel para suas transações commerciaes, em muitos outros obstaculos que uma boa lei aduaneira só deve remover". — *Representação da Associação Commercial de Santos ao Ministro da Fazenda*. 30 de Dezembro de 1895.

(25) "O commercio de Santos confia ainda em V. Ex., para quem recorre, tomando a liberdade de pedir que se digne estudar com maxima attenção e solicitude o objecto desta representação, pois está certo de que, se a Constituição Federal é uma verdade, se o Direito é instituido para ser realizado, se a Justiça tem um esplendor que não se empana, V. Ex. não póde deixar de attendel-o. E quando a voz deste commercio legitimo e honesto, que até hoje tem vivído e prosperado na confiança da boa execução das leis, não seja ouvida, o que não é de esperar, restar-lhe ha um motivo de justa satisfação: soube protestar, por intermedio desta Associação, contra a transgressão de principios suffragados pela Constituição da Republica em beneficio de sua liberdade, e soube repellir as injurias que lhe assacou um funccionario federal da confiança do Sr. Ministro da Fazenda". — *Idem ao Presidente da Republica*, 3 de Fevereiro de 1896.

ciação ter sido tomada de surpresa pelas instruções de 10 de Dezembro, o que o Director das Rendas contestou, pois a teria visitado e ouvido:

> Nas instruções dirigidas pelo Sr. Director das Rendas ao Inspector da Alfandega de Santos, pedindo a execução do novo Regulamento, se diz que as classes interessadas reunidas na Associação Commercial foram ouvidas sobre a materia e concordaram com as indicações do Sr. Director das Rendas.
>
> Não obstante a consideração que os abaixo-assignados votam á pessôa do Sr. Director das Rendas, não podem deixar de contestar semelhante asserção, affirmando que quasi todo o commercio de Santos, legitimamente interessado no progresso do Estado de São Paulo, sempre se manifestou contra a idéa da criação de uma alfandega na cidade de São Paulo, e os factos já estão provando de um modo positivo as difficuldades de tal tentamen, que por emquanto só tem acarretado despesas improductivas para o Thesouro Nacional.
>
> E' admiravel que agora, que o porto de Santos se acha dotado de um caes, obra notavel no seu genero e que sobremodo honra a engenharia brasileira, que o commercio de Santos goza de todas as facilidades no serviço de descarga e conferencia de todas as suas mercadorias, possuindo a Companhia Docas vastos armazens para o seu acondicionamento, munida dos apparelhos mais modernos para o serviço interno dos mesmos armazens, se cogite na decretação de medidas regulamentares vexatorias que só têm como objectivo immediato difficultar a importação, criar maior somma de desconfiança, molestar o commercio sério e independente e levar, em summa, o desanimo á principal classe que concorre com maior somma de impostos para o erario publico.

Assim tambem a representação da Associação Commercial de São Paulo (30 de Janeiro de 1896) em sentido contrario. Ia a Directoria desta telegraphar ao Chefe da Nação, dez diaz depois, solicitando puzesse termo á prepotencia da Empresa:

> A Associação Commercial de São Paulo não póde deixar de insistir perante V. Ex. por uma decisão prompta que venha pôr termo aos embaraços que se oppõem ao regular funccionamento da Alfandega desta Capital. O commercio, Exmo. Senhor, encontra-se na mais afflictiva situação entre a lei, que lhe garantiu as facilidades e vantagens que aquella repartição lhe deve offerecer, e a prepotencia da Companhia Docas de Santos que teima em nullificar os effeitos da lei pelo seu procedimento caprichoso e falho de base legal. Esta Associação espera de V. Ex. o remedio que venha livrar o commercio importador de uma situação tão anormal quanto vexatoria.

Foi animadora a resposta de Prudente de Moraes:

> São justas as reclamações do commercio que representaes. Governo já está providenciando no sentido de attendel-as, removendo os obstaculos que estão impedindo o funccionamento da alfandega dessa Capital.

Não se deixou de notar, comtudo, que faltava á Associação de São Paulo autoridade para reclamar, uma vez que o commercio de estiva se achava ausente e constituia, não obstante, 3/4 da importação:

> Tanto isto é verdade que nas manifestações até agora conhecidas a favor da Alfandega da Capital, o commercio de estiva, que talvez não errassemos dizendo que constitue cerca de 3/4 da importação, não se tem pronunciado, ou se o tem feito, tem sido em numero limitadissimo e sem a autoridade das grandes casas que dellas não pretendem utilizar-se. Assim, por exemplo, na assembléa geral da Associação Commercial de São Paulo, em que se recolheram 124 assignaturas (sendo de notar que muitas em duplicata, representando alguns individuos suas firmas pessoaes e uma ou mais casas de commercio a que estão ligados)

figuram capitalistas, advogados, cambistas, corretores, agentes de casas do estranjeiro, alfaiates, negociantes de fazendas (importadores, atacadistas e logistas) de chapeus, ferragens, arreios, papel, armarinho, roupas feitas, lampeões, louças e vidros, e apenas dezesete negociantes de estiva, entre os quaes nem todos representam casas de importação (26).

Nem argumentação juridica, nem interpretação legal bastavam mais para solução. Questão já de prestigio para o Estado, a da Alfandega de São Paulo perderia a batalha, por factores proprios e outros do ambiente geral, ao enfrentar a arena federal. Paulistas, os da Serra não cederiam. Não menos paulistas, os do littoral resistiriam. Escreveria um dos grandes orgãos serranos: "Vamos vêr agora se, sendo um paulista Presidente da Republica, outro paulista Ministro da Fazenda e outro paulista Chefe do Partido que domina, ainda desta vez São Paulo pede e reclamá em vão". No Senado Federal, este dialogo:

O Sr. Moraes Barros — Todo o alto de São Paulo está brigado com o baixo.

O Sr. Ramiro Barcellos — Diz V. Ex. que está brigado porque as Docas têm a seu lado todo o commercio de Santos, a Associação Commercial e tudo o que está abaixo da serra. Por isto diz que o alto está brigado com o baixo da serra.

No mesmo recinto:

O Sr. Moraes Barros — A Associação Commercial de Santos é suspeita.

O Sr. Ramiro Barcellos — Porque?

O Sr. Moraes Barros — Vou dizel-o.

A Associação Commercial de Santos combateu a todo o transe a installação da Alfandega de São Paulo, e a melhor arma que ella tem contra essa installação é exactamente a Empresa das Docas de Santos. Ahi está porque a Associação Commercial de Santos é suspeita em relação ás Docas.

O Sr. Ramiro Barcellos — E' porque a de São Paulo é suspeita.

O Sr. Moraes Barros — Apresento todo o commercio de São Paulo e toda a imprensa paulista. Nesta só uma voz discordante, — *solus totus et unus*, o *Diario de Santos*. Tudo o mais é unanime.

Foi, porém, em Maio, quando abertas as Camaras e promulgação, com a sua exposição justificativa, contra a Empresa, o decreto n. 2.291, que a questão entrou no periodo agudo. Até então, havia esperança, por parte da Companhia, de que seus direitos fossem attendidos; por parte do Governo, de que cedesse ella de sua resistencia. Ora, o decreto de 28 daquelle mez punha todo o peso da influencia federal a favor da Directoria das Rendas. Appelou então a Companhia para a Justiça, afim de annullar os effeitos do mesmo decreto na parte offensiva de seus direitos (27). Uma communicação dos directores Candido Gaffrée e

---

(26) *As Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, artigos editoriaes do *Jornal do Commercio*, cit., 1896.

(27) Antes havia o Ministro da Fazenda indeferido (3 de Junho de 1896) uma petição da Companhia requerendo a suspensão do referido decreto n. 2.291, como preliminar á acção a intentar-se. Advogado da Empresa, assim commentou A. Ferreira Vianna o indeferimento: "Antes de recorrer aos meios judiciaes para segurar a Companhia Docas de Santos no exercicio de seus direitos, obscurecidos e ameaçados pelo decreto n. 2.291, de 28 de Maio, entendeu o patrono da ameaçada que devia solicitar do proprio Ministro a suspensão da execução do seu acto como prova de attenção ao poder de que dimanou... No dia 1° do corrente, intimado o superintendente da Companhia em Santos do teôr do decreto para lhe dar execução antes de deferida a petição de sua suspensão, a ameaça tornou-se imminente, o indeferimento certo, e nesta estreita conjuntura fui forçado a requerer e obtive o mandado de manutenção do integro Juiz. Contendo o decreto n. 2.291 materia legislativa, com invasão manifesta do poder competente e determinações contrarias a disposições expressas na lei, a ordem politica e social aconselhavam a sua suspensão por acto do Governo até que a Justiça Federal julgasse soberanamente de sua legalidade". — *Jornal do Commercio*, 6 de Junho de 1896.

Eduardo P. Guinle, no *Jornal do Commercio*, pôz as coisas nos seus termos (28 de Maio):

> A Companhia Docas de Santos não tem opposto embaraço algum ao livre funccionamento da nova Alfandega de São Paulo, como de industria e systematicamente têm dito e repetem os que se obstinam em desconhecer e sacrificar a outros interesses os direitos da Empresa.
>
> Não compete á Companhia Docas de Santos apreciar os actos legislativos, nem prejulgar de seus resultados em relação aos fins que os determinaram.
>
> Limitadas as relações das Docas, pela lei organica e contracto celebrado com o Governo, ao pessoal de arrecadação fiscal da Alfandega de Santos, e restrictos os seus serviços ao caes e armazens annexos, onde começam, acabam e se liquidam, a criação da nova Alfandega de São Paulo em nada podia prejudicar as Docas; e nesta convicção, descançou a Directoria da Companhia.
>
> Aproximando-se, porém, a execução das instrucções expedidas para o funccionamento da nova Alfandega, nellas encontrou a Directoria da Companhia disposições que difficultavam o serviço das Docas, e logo um dos directores procurou o Sr. Ministro da Fazenda no intuito de sanar as difficuldades, tomando a liberdade de offerecer por escripto alvitres que lhe pareciam sufficientes para prevenir conflictos e dar andamento ao serviço da nova Alfandega na parte relativa á sahida e remessa das mercadorias, que devessem seguir de Santos para São Paulo.
>
> Das suas boas e amigaveis disposições deu a Directoria da Companhia repetidos testemunhos, já offerecendo ao Sr. Ministro da Fazenda alvitres, já procurando-o por diversas vezes e instando pela solução, já comparecendo promptamente a seus chamados, e já finalmente, protestando pela imprensa contra a aleivosa accusação de se oppôr ao desenvolvimento da Alfandega de São Paulo.

Exemplificando:

> Assim, o Sr. Ministro da Fazenda, como o ex-Presidente do Estado de São Paulo, e pessôas da maior consideração pessoal e influencia politica que concorreram á conferencia de 23 de Fevereiro no Palacio do Governo, são outras tantas testemunhas dos desejos da Companhia em ajudar na remoção amigavel das difficuldades criadas pelas instrucções expedidas pelo Director Geral das Rendas Publicas.
>
> Ainda, em confirmação do que fica exposto, a Companhia Docas com as de vapores e a de São Paulo Railway ajustaram em Santos o modo de fazer-se a importação directa para a Alfandega de São Paulo.
>
> A Companhia Docas tem promptamente realizado a remessa de mercadorias consignadas á Alfandega de Santos para a de São Paulo, sempre que seus donos a promovem de accôrdo com o decreto de 5 de Novembro de 1894, embora estejam ainda pendentes as duvidas expostas, em 12 de Novembro de 1895, ao Sr. Ministro da Fazenda.
>
> Jámais a Companhia Docas se afastou da primeira e correcta attitude; desejando concorrer no que fosse possivel, sem sacrificio das garantias de seus direitos, para o accôrdo de todos os interesses legitimos, e nestas disposições continúa.
>
> O serviço seguido de dia e de noite, auxiliado pela luz electrica, ha pouco estabelecida com consideravel despesa, pelas linhas ferreas para transporte de mercadorias, elevadas ao quadruplo das de seus contractos, pelas locomotivas empregadas exclusivamente no trafego de mercadorias, pelo grande augmento de guindastes, demonstra melhor do que razões, que a maior vantagem da Companhia não está em guardar mas em expedir as mercadorias, ou seja para a Capital do Estado, ou para outros pontos do interior.
>
> Com o que não se póde conformar a Companhia é com disposições que, ao mesmo tempo que annullam as imprescindiveis garantias da retenção e preferencia, prorogam a sua responsabilidade, dilatam e tornam incerta a renda, sobre que assenta o enorme capital empregado e o credito dos titulos ao portador emittidos.

> Os pagamentos dos serviços prestados pela Companhia são garantidos pelas mercadorias, fica tudo liquidado á bocca do cofre, no proprio caes. A Companhia invoca, a rectidão, bom senso e justiça de todos para decidirem: se póde ou deve renunciar deste direito e desta garantia, pela promessa de pagamento em lugar differente, tempo incerto e privada da retenção da mercadoria, não tendo outra garantia que a responsabilidade vaga do Governo?

Requerido, em consequencia (2 de Junho), a favor da Companhia, mandado de manutenção ao Juiz Seccional do Districto Federal, foi elle concedido, no dia immediato, pelo Juiz Substituto, H. Vaz Pinto, por ter-se dado aquelle por suspeito. Em Santos afixou-se, publicando-se no dia seguinte, este telegramma do Rio:

> A Companhia Docas de Santos obteve mandado de manutenção de seu direito de retenção das mercadorias com destino á Alfandega de São Paulo.
>
> O Governo foi intimado do mandado, ao qual obedeceu como parte contractante.

"Ha juizes em Berlim", exclamou-se no mesmo dia. Estava morta a questão na sua face juridica ou administrativa. A luta ia deslizar para outro terreno (28).

CAPITULO XIV

VELHOS THEMAS, NOVOS ATAQUES

Foi um semestre cheio de debates o segundo de 1896. Na imprensa, na Camara, no Senado, as Docas de Santos, não só nas questões pendentes, mas em todas de seu contracto, objecto de impugnação em 1894, tomaram grande parte. Nada menos de vinte e cinco discursos se pronunciaram, a favor e contra, nas duas casas legislativas. Adversario novo, mas que já não dava quartel, escreveu a *Cidade do Rio* (16 de Junho):

> Tambem nós queremos atracar ás Docas de Santos para descarregar um peso que temos na consciencia.
>
> Ha muito tempo que essas famosas Docas nos fazem sorrir pela manhã.
>
> Parece que ellas são a questão mais importante da Republica e que nós todos, os brasileiros, devemos esquecer os horrores do estado de sitio, o captiveiro dos Estados, o orçamento estupidamente protecionista, a baixa do cambio, o monopolio do café, por certas casas exportadoras, a incapacidade anarchisadora do *leader*, a surpresa partidaria na organização da mesa e das commissões do Senado, esquecer tudo, emfim, para só pensar nas Docas de Santos.

O ambiente politico era agitado, pois não se fazia sem paixões a transição de um Governo militar, como o de Floriano Peixoto, que arcara com a revolta da armada no Rio de Janeiro e a revolução federalista no Rio Grande do Sul, para o essencialmente civil de Prudente de Moraes, tão empenhado na pacificação da familia brasileira. Empresa industrial na Companhia Docas de Santos reflectiriam indirectamente esses momentos, por que o paiz passava, quando de pretenções suas ou ataques que acaso soffresse. Na referida revolta (6 de Setembro de

---

(28) *Gazeta de Noticias*, 4 de Junho de 1896. Foi a exclamação tambem do orgão do porto: "Triumphou a justiça, venceu o direito. Taes eram as palavras com que hontem as pessôas que lêram nosso *Boletim* acolhiam o telegramma que transmittiu o despacho do poder judiciario da Capital Federal, pelo qual eram solennemente garantidos os direitos da Companhia Docas de Santos no conflicto aberto pelo Poder Executivo com relação á remessa de mercadorias para a Alfandega de São Paulo. Foi, de facto, a victoria esmagadora da soberania da lei. Ainda ha juizes em Berlim". — *Diario de Santos*, 4 de Junho de 1896.

1893) fôra ella de efficaz auxilio ao Governo legal, pois Santos foi porto de concentração relevante, sem pedir embolso de prejuizos soffridos ou despesas acaso feitas. Ha uma norma, nas empresas de vulto, a de estricto desenvolvimento dentro da ordem estabelecida, qualquer que seja o pensamento politico intimo dos dirigentes. Assim a Empresa de Santos. Mas como de tudo se lançava mão em desfavor della, até dos pendores intimos dos directores, se extrahiria boa munição. Havia um dos jornaes da Capital do Estado chamado de "estranjeiros insolentes" aos referidos directores, os mesmos que outro, dos de maior circulação, disséra "ardentes, apaixonados federalistas". E José do Patrocinio não via nelles senão o opposto:

> O Senhor Prudente de Moraes talvez não saiba que as Docas de Santos eram prolongamento do castilhismo e por isso tem-se julgado com autoridade bastante para não entregar toda a vida aduaneira do Estado de São Paulo aos Srs. Gaffrée & Guinle, que são os representantes do protectorado castilhista, os superintendentes da fiscalização federal naquelle Estado.

Surgia de novo a questão do cimento, referida atraz, e Victorino Monteiro, no Senado, abriu a replica (30 de Maio) nestes termos:

> O Sr. Victorino Monteiro — Nesta questão, porém, não póde estar de accôrdo com o illustre Deputado Almeida Nogueira, com a defesa prematura e desastrada que S. Ex. fez do futuro projecto, porque neste ponto não tem impugnações a fazer; mas vem lavrar um protesto solenne e positivo contra as imputações calumniosas levantadas por S. Ex., imputações sahidas das mofinas dos jornaes para ferir a honestidade impoluta de illustres brasileiros que tanto se têm distinguido por serviços importantes, prestados ao paiz e ao Estado de São Paulo. Neste ponto o nobre Deputado mostra-se até ingrato.
>
> O Sr. Almeida Nogueira e outros dão apartes.
>
> O Sr. Victorino Monteiro — Se para V. Ex. isto nada significa e quer dizer que o cidadão riograndense é estranjeiro, para nós não é assim porque se trata de cidadãos brasileiros e cidadãos que tiveram a coragem necessaria de empregar os seus capitaes, coragem que Sua Ex. e seus conterraneos não tiveram.

Era o caso do despacho sobre agua e do pagamento de armazenagem e capatazias? Filiou o *Diario de Santos* tudo ao desejo de concessão do caes, agora que os lucros das Docas pareciam certos, ao passo que para o *Estado de São Paulo* "tudo era tão despropositado e descomunal que não podia continuar assim" (29). Escreveu aquelle:

> Toda esta hostilidade contra a Companhia Docas tem duas causas: a má vontade que na Capital se vota contra Santos, e o interesse proprio, pessoal de um grupo, que, convencido hoje do bom resultado daquella Companhia, tenciona abrir-lhe concorrencia contando para isto com o apoio de influencias politicas e do Governo Federal.
>
> A Companhia Docas levantou fóra de São Paulo os avultados capitaes de que teve necessidade para levar avante a gigantesca obra do caes de Santos, quando eram incertos os seus resultados, improvavel mesmo a realização das obras em virtude de circumstancias diversas que surgiram; não achou em São Paulo ceitil que quizesse embarcar

---

(29) "Quer isto dizer que a simples descarga de carvão de pedra, por exemplo, em quantidade correspondente á que comporta um vagão de dez toneladas, custa cerca de oitenta mil réis, isto é, mais do dobro do que cobra a Estrada Ingleza para transportar o mesmo material de Santos a São Paulo, vencendo a distancia de 79 kilometros, dos quaes oito pertencentes ao complicado e custoso serviço de planos inclinados da Serra, depois mesmo do augmento de 50 % dos fretes desta estrada, decretado ha cerca de dois annos. Tudo isto é tão despropositado, tão descomunal, que absolutamente não póde continuar assim". *Estado de São Paulo*, 12 de Julho de 1896.

Santos primitivo. — Rua Xavier da Silveira (1893)

na sua empresa. Hoje, feita a experiencia, organizaram-se ostensivamente syndicatos para nova concessão e seus promotores não escolhem meios para chegarem aos fins que visam. (30)

Leu a proposito Moraes Barros, no Senado (9 de Novembro) uma representação da Associação Commercial de São Paulo, contra a cobrança nos despachos sobre agua, amparando-se em pareceres de Duarte Azevedo, João Mendes de Almeida, Ruy Barbosa. Delle, principalmente, adviria a campanha do anno. O argumento capital daquella consulta foi que, cobrando-se a taxa em Santos, não se cobrava nas outras alfandegas; mas já vimos que isso acontecia porque taes mercadorias se descarregavam nessas outras alfandegas em trapiches, praias e pontes; tanto que, depois, tudo se uniformizou geralmente, com o augmento da respectiva taxa. A Empresa, em vista do apoio que a Associação Commercial de São Paulo pensava ter obtido, e não teve da sua congenere do Rio de Janeiro, explicou o caso (*Jornal do Commercio,* 13 de Novembro):

> A Associação Commercial de São Paulo, em uma representação dirigida ao Senado contra a disposição do § 2° do artigo 15 do orçamento da receita, votada pela Camara dos Deputados, cita o texto do artigo 382 da Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Renda e diz que o referido § 2° manda recolher aos armazens, "as mercadorias despachadas sobre agua" gravando-as, assim, com a taxa de armazenagem e capatazias.
>
> Isto não é exacto; o que o § 2° dispõe é que as operações a que se refere o artigo 382, e a que estão sujeitas todas as mercadorias descarregadas nas pontes e caes das Alfandegas se tornem extensivas aos depositos e entrepostos, e armazens alfandegados, caes e pontes particulares, isto é, que taes mercadorias sejam sempre pesadas, verificada a numeração dos volumes, etc.
>
> Como remuneração deste serviço, tinha sido proposta á Camara a taxa de balança, de 60 réis por volume, taxa esta cuja eliminação a Commissão indicou, aceitando, entretanto, a emenda, que foi approvada pela Camara, ficando assim a obrigação de ser executado o serviço sem remuneração alguma.

Concluindo:

> Como já foi dito pela Commissão de Orçamento, este serviço é indispensavel á boa fiscalização das rendas alfandegarias, pois, sem elle, não póde haver estatistica, e sem estatistica não ha fiscalização possivel.
>
> Os generos despachados sobre agua, quando transitam pelas alfandegas, entrepostos, caes ou trapiches alfandegados, dentro de 36 horas depois de sua descarga (artigo 495 da Consolidação das Leis das Alfandegas), são isentos de armazenagem, e quando são tomados pelos seus donos, sem que recebem serviço alguns das alfandegas, nem dos trapiches, entrepostos ou armazens alfandegarios, tambem nada pagam de capatazias, que é a remuneração de todo e qualquer serviço prestado á mercadoria.
>
> Segundo esta explicação dos intuitos que tinham os autores da emenda e a Commissão acceitando-a, e segundo tambem o seu mecanismo, vê-se que o seu effeito é tornar possivel, tornar uma realidade, a fiscalização das rendas aduaneiras.

Era caso de terrenos de marinhas? Requereu o Deputado Bueno de Andrada (9 de Outubro) informações sobre os motivos de ordem publica que justificassem a concessão, a particulares, de taes terrenos em Santos, segundo editaes publicados pelo Inspector da Alfandega daquella cidade. Em luta então com a Em-

---

(30) *As Companhias de Estradas de Ferro de São Paulo e as Docas de Santos,* Resposta, cit., pagina 10.

presa, déra o Ministro da Fazenda ao Inspector, como vimos, attribuições nesse assumpto. Respondeu Carvalho de Mendonça, no *Diario de Santos*, á campanha violenta da *Tribuna do Povo*, interessadas como eram a União e a Empresa na defesa de tal patrimonio, na qualidade uma de usufrutuaria, outra de proprietaria. Dois particulares haviam mesmo começado a construcção, nos Outeirinhos, de duas pontes, uma em terreno da Companhia, outra no de um particular, sem titulo habil, o que faria a Empresa dizer ao Ministerio da Viação, quando se dirigiu, por meio delle, aos da Fazenda, Guerra e Marinha, "igualmente em causa pelos interesses aduaneiros e da defesa militar e naval" (30 de Agosto de 1897):

> Além disto, a obra que executa a Companhia no porto de Santos não é a de sua propriedade e sim do Estado, que é o proprietario de todos os terrenos e de todas as obras, machinas, etc., só tendo ella o usufructo por prazo limitado, como remuneração dos serviços que presta e dos capitaes empregados, de accôrdo com as disposições da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.
>
> A Companhia não pretende apossar-se da propriedade particular, nem mesmo dos terrenos de que se apossaram os manutenidos, que, visando receber indemnizações a que não têm direito, procuram, para isso, embaraçar a passagem da muralha do caes e aterro, que ali se executa sobre o mar, com planos e plantas approvadas pelo Governo.

Voltou igualmente á discussão o monopolio, já impugnado dois annos antes, a proposito da palavra "privilegio" no decreto Glycerio, n. 966, de 1890. Orou Moraes Barros (Senado, 23 de Novembro):

> Senhores, este privilegio é contrario á lei de 13 de Outubro de 1869, que não autoriza o Poder Executivo a conceder privilegios; é contrario ao edital chamando concurrentes para construcção das obras; e é contrario ao contracto celebrado entre a Empresa e o Governo, em 1888.
>
> O Conselheiro Antonio Prado, autor deste contracto, commentando no Senado as clausulas do mesmo, citava exactamente isto, que o contracto não concedia privilegio á Companhia, que o porto de Santos continuava livre, que para outras obras porventura necessarias, tinha o Governo a liberdade de contractar com quem quizesse, unicamente preferindo aos concessionarios, no caso de offerecerem estes iguaes vantagens.

De facto, pela letra do contracto da concessão, tinham os concessionarios, como vimos, apenas preferencia para outras obras, em igualdade de condições. Era, então, a concessão para alguns metros de caes. Transformada logo em cerca de cinco kilometros, com obras complementares permanentes, como a dragagem, claro é que a situação mudou: serviço exclusivo implicito que se tornaria explicito. E' certo ter sido o espirito da lei de 1869 o de concessão de docas, como em Londres, com guerra de tarifas entre ellas para barateamento dos serviços. Mas viu-se logo que tal não podia occorrer, impondo-se, na pratica, em seu lugar, a construcção de portos com direcção unica, em vez de docas rivaes; cada um com sua empresas exploradora, reguladas e fiscalizadas as taxas pelo Governo.

Não veio menos á discussão a questão das taxas, de novo tidas por exaggeradas. Já se viu que não havia dualidade, tão pouco era Santos o porto mais onerado. Como se surprehender, entretanto, com isso, si a questão das capatazias ia arrastar-se por longo tempo, só tendo termo quasi meio seculo depois? O libello de Moraes Barros não diminuiu de diapasão, accusando em globo, repetindo as arguições da campanha de 1894. A discussão exaltou-se a 24 de Novembro, no Senado:

> O Sr. Ramiro Barcellos — E' preciso que nós façamos um estudo, uma idéa exacta desta questão, que tem chocado o espirito publico, que tem até provocado certos attrictos desagradaveis entre nós, quando, podemos estudar o assumpto serenamente, fazendo justiça com toda a calma como eu procuro fazer.

O Sr. Moraes Barros dá um aparte.

O Sr. Ramiro Barcellos — Tenho um temperamento assim; a voz eleva-se e parece que estou zangado, mas não estou.

O Sr. Moraes Barros — Não é o tom, que o meu tambem é alto; é a significação das palavras.

Offerecendo longo estudo comparado de cifras, para provar que não procedia a accusação, disse Ramiro Barcellos:

E' preciso estudar a fundo o assumpto para saber que não é como V. Ex. disse, quando affirmou que o commercio de São Paulo soffre uma acção tyrannica da Companhia pelas taxas que cobra.

Vou demonstrar com dados officiaes e com estudos meus que Santos é um dos portos do mundo onde as mercadorias e os navios menos pagam. Já não falo no Brasil; e se S. Ex. estudasse bem o assumpto, não teria tido o trabalho de affirmar o que affirmou e eu não teria de abusar da attenção do Senado.

O porto de Santos é aquelle em que as taxas são mais baratas á navegação; é o mais barato de todos que tem serviço aperfeiçoado, mais barato que o de Buenos Aires, o do Havre, o de Bordeaux, o de Liverpool e o de Londres. Vou dar as taxas de todos elles para mostrar ao Senado que a affirmação de S. Ex., dizendo que o commercio do seu Estado já não póde tolerar as taxas cobradas pela Companhia, não passa de pura declamação. Vou dar o preço do serviço de diversos portos do mundo, mais conhecidos, quanto á navegação e serviço feito ás mercadorias.

O Sr. Moraes Barros — As Alfandegas de São Paulo não estão em questão.

O Sr. Ramiro Barcellos — Em tempo lá chegarei; quero seguir methodicamente a argumentação e mostrar quanto foi sem razão V. Ex., acceitando, sem menor exame, as asserções do Sr. Adolpho Pinto, engenheiro distinto e altamente collocado na Estrada de Ferro Paulista.

Alludiu-se tambem ao contrabando que, de modo geral, se operava em Santos. Havia nelle, com effeito, uma das fontes de certa opposição á Companhia. Nessa época, os despachos se operavam na parte construida do caes, em dois trapiches alfandegados e em pontes e trapiches particulares. Ora, ficava aos proprietarios o direito de escolha do lugar de descarga, com evidente desvantagem para o Thesouro. Uma emenda legislativa obrigando a marcação e outras providencias acauteladoras, levantou opposição e o proprio Governo, mais tarde, viu-se obrigado a baixar uma circular (27 de Janeiro de 1897) segundo a qual "as mercadorias despachadas, sobre agua, transitassem sómente pelos trapiches alfandegados ou armazens da Companhia, afim de serem conferidas e desembaraçadas e não quaesquer outros, á vontade da parte, como está acontecendo".

Causára sensação um parecer da Commissão de Finanças da Camara, segundo o qual, em nove mezes (Janeiro a Setembro de 1896) haviam transitado pelo caes de Santos 132.000 toneladas de mercadorias, com uma renda de 20.725 contos; ao passo que pelas pontes, trapiches alfandegados e particulares, haviam transitado 155.000 toneladas, que renderam ao erario apenas 14.000 contos; donde um desvio de cerca de 10.336 contos (31).

Havia exaggero nos algarismos (32), mas, mesmo assim, elles exprimiam

---

(31) *Diario Official*, 7 de Novembro de 1896. A lei n. 1.313 de 30 de Setembro de 1904 a referir-se adiante, preceituou que onde houvesse exploração de cáes de acôrdo com a lei n. 1.746, de 17 de Outubro de 1869, a descarga era nelle obrigatoria.

(32) Inspector da Alfandega de Santos, Turibio Guerra procurou desfazer o effeito destas revelações, originando dahi discussão pela imprensa. Argumentava elle que para as pontes particulares iam, na sua maioria, os artigos da letra "H" da Consolidação (alfafa, milho, farelo, feijão, kerozene, etc.) e que os dados da Commissão de Finanças lhe haviam sido fornecidos "por interessados na extincção das pontes e trapiches" o que reduzia o algarismo a cerca de 5.000 contos. Mesmo assim, seu depoimento era prova da desorganização dos serviços, aliado maior do contrabando. Sem estatistica, confessou elle,

abusos que urgia extirpar (33). Tinha-se exaggerado igualmente a parte das Docas no augmento das rendas de importação de Santos, sem que, entretanto, a obra de saneamento moral, levada a effeito por ellas, á proporção que o caes augmentava, deixasse de ser consideravel (34). Essas rendas tinham sido de 7.387:998$000 em 1888; 8.656:516$000 em 1889; 9.371:572$000 em 1890; 11.755:640$000 em 1891; 22.079:105$000 em 1892; 25.152:582$000 em 1893; 24.298:681$000 em 1894 (a revolta da armada respondia pelo recúo); 38.795:299$000 em 1895; 43.010:504$000 em 1896 (35). Documentos officiaes, como o relatorio do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas (1896), attribuiam á Empresa, exclusivamente, esse augmento. Mas era preciso levar em conta os impostos addicionaes de 50 e 60 %, instituidos pelo decreto n. 126-A, de 21 de Novembro de 1892 e a taxa e a sobretaxa decretadas pelas leis ns. 161, de 30 de Setembro de 1893 e 265, de 24 de Dezembro de 1894. Apesar disso e de outros factores, — esse o grande argumento em favor do caes, — nas outras alfandegas não houve, em proporção, tal differença. Foi o que allegou o *Diario de Santos*:

> Não negamos, e seria necedade senão má fé se o fizessemos, que o accrescimo da renda da Alfandega se deve a dois principaes factores: augmento de importação e augmento de impostos fiscaes. Mas o que queremos mostrar é que o extraordinario accrescimo, o surprehendente resultado que a estatistica registra se deve á fiscalização da Companhia Docas. Assim, pois, esta fiscalização se deve tambem incluir entre os factores do accrescimo das rendas aduaneiras. Os orçamentos de 1892 a 1895 aggravaram alguns impostos de importação, diminuiram outros, e não ha duvida que da compensação resultou vantagem para a Fazenda Nacional. O que, porém, ninguem provará é que esta vantagem, que se traduz por aggravação de impostos, cresceu de maneira tão notavel como a estatistica registra na Alfandega de Santos.
>
> O quadro acima mostra que, em 1895, as mercadorias augmentaram 54 % sobre as importadas em 1891 e a renda 157 %! A que attribuir a differença de 103 %? Ao facto da aggravação de impostos? Impossivel. Porque tão sensivel augmento não apresentam as demais alfandegas da Republica?

O caso da renda, assim augmentada, daria de novo occasião á *Cidade do Rio* para fazer ironia, inquirindo porque não se entregavam tambem a Gaffrée, Guinle & Companhia os cargos de Ministro da Guerra, Ajudante General do Exercito e Commandante dos corpos da guarnição do Rio de Janeiro, já que na Fazenda obravam taes milagres (36). A verdade, porém, era que o proprio

---

lutou com enormes difficuldades para organizal-a; o que só conseguiu "já fazendo apanhamentos pelos manifestos e despachos, já pelos documentos de descarga fornecidos pelos proprios trapiches". *Jornal do Commercio*, 25 e 26 de Novembro e *Diario de Santos*, 26 de Novembro de 1896.

(33) Arrendatario de trapiche, F. Ferreira Goulart, protestou no *Jornal do Commercio* (15 de Novembro de 1896): "A Commissão de Orçamento illudida por algarismos inexactos e deducções falsas, irrogou irreflectidamente uma censura injusta e grave não só aos donos e administradores de trapiches particulares, como aos empregados da Alfandega de Santos. Posso tolerar que se exaggerem os serviços da Companhia Docas de Santos para accumular de favores, mas para esse fim não é admissivel que se diffamem caracteres de reconhecida honorabilidade. E que tenha a paciencia o informante officioso: não ha de ser por semelhante processo nem fantasiando o despropositado desfalque de mais de 12 mil contos de réis nas rendas da Alfandega, só em dez mezes, que o ha de conseguir".

(34) *A Companhia Docas de Santos e a Alfandega de São Paulo*, 1ª série, cit., paginas 62 e 63; *A Alfandega de São Paulo e a Companhia Docas de Santos*, Relatorio do Director Geral das Rendas, cit., pag. 46 e segs.

(35) *Relatorio* da Directoria, 1897.

(36) "Não vê esse Governo o jogo que campeia impune e que está zombando da moralidade publica emquanto não forem castigados convenientemente os empregados da Alfandega de Santos e não fôr supprimida a Alfandega de São Paulo? Entretanto, seria facil extirpar esse cancro, se o Governo contractasse com Gaffrée & Companhia, a policia

Ministro da Fazenda, no seu ultimo relatorio (1895) havia lamentado, de um modo geral, terem-se perdido "as respeitaveis tradições que acompanhavam a administração publica de longa data e tanto enobreciam a corporação da Fazenda", queixando-se, quanto á repartição de Santos, do seu desmantelamento. E de seu proprio agente naquelle porto, o inspector Alvaro Godinho, fôra este depoimento, ao referir-se ao caes:

> A policia interna dos seus armazens e pateos é feita com o maior escrupulo possivel, sendo dahi que provém a grita ultimamente levantada por aquellas pessôas, cujos mal cabidos interesses tem sido ou ficaram por semelhante forma contrariados.
>
> A administração geral da Companhia nesta cidade, pelos serviços que tem desempenhado, dos quaes dou testemunho, está compenetrada que ligados como se acham seus interesses aos da Fazenda Publica Federal, deve ser auxiliar dedicada do Governo e de seus agentes; e assim o tem feito, o que já é reconhecido pelo commercio honesto do Estado (37).

Por ultimo, nem o proprio balanço da Companhia ficou isento de impugnação. Elle andou pelos jornaes commentado ao sabôr de um e outro. Como não ser assim se a propria Directoria das Rendas, para quem a concessão caducára, se tinha proposto glosal-o a seu modo?

Vale a pena transcrever-se, como espelho do momento, um trecho da resposta reunida, depois, com os demais em folheto:

> Diz o balanço "Saldo em moeda corrente" 393$000, em 1893; 75$680, em 1894, e 87$970, em 1895. Da existencia de tão diminutas quantias na "Caixa", em moeda corrente, conclue o Director das Rendas: "Como é, pois, que a Companhia póde distribuir dividendo tão consideravel?"
>
> Vê, pois o publico que o nosso candidato a ministro não conhece, nem por alto, qual uma das primeiras missões dos estabelecimentos bancarios, e não admitte, nem de leve, que o negociante possa depositar ali os saldos realizados, mediante conta corrente, guardando em seus cofres apenas a quantia necessaria ás pequenas despesas de um dia e muitas vezes de poucas horas.
>
> Em sua opinião, aliás considerada autorizada por altos poderes do paiz, o saldo da receita sobre a despesa que se realize nos negocios de uma companhia ou de uma casa commercial, só deve ser guardado na propria caixa dessa companhia ou casa commercial e em moeda corrente!

Adiante:

> O capital da Companhia Docas é de 20.000:000$000 e contraiu ella o emprestimo em debentures na importancia de 20 mil contos de

---

desta capital. Com a mão esquerda elles estrangulavam o contrabando em São Paulo e com a direita degolariam o jogo desta outr'ora heroico e leal Rio de Janeiro. Não seria menos efficaz a nomeação de Gaffrée & Companhia para o cargo de Ministro da Guerra, Ajudante General e Commandante dos corpos desta guarnição". *Cidade do Rio,* 16 de Julho de 1896.

(37) Relatorio apresentado ao Ministro da Fazenda pelo Inspector da Alfandega de Santos, Albano Duarte Godinho, 1895. — A 28 de Março de 1896 publicou-se a relação de varios commerciantes, despachantes geraes, caixeiros-despachantes e commissarios de Santos suspensos e prohibidos de entrar na repartição por fraudes praticadas, em virtude de inquerito mandado proceder pelo referido Director das Rendas. Resentiu-se com razão este de que o culpassem dos desvios de rendas em Santos. "E' sobre o actual Director das Rendas Publicas do Thesouro, escreveu elle ao Ministro da Fazenda (30 de Março de 1896) que a imprensa apaixonada dirige toda a sorte de accusações referentes aos defraudamentos praticados em Santos, no periodo de 1890-1892, quando, entretanto, é sabido que o funccionario que exerce o cargo só foi nomeado em 18 de Agosto de 1894, e que tem permanecido afastado do Thesouro longo tempo na commissão especial de estudos e organização das alfandegas de São Paulo e Juiz de Fóra, e não é responsavel pelo que succedeu, á época dos grandes defraudamentos, que só hoje fazem objecto de apreciação no Senado e na Imprensa".

réis. Temos, portanto, que no seu passivo devem figurar, como figuram, essas duas quantias na importancia total de 40 mil contos de réis.

Desta somma estavam gastas nas obras do caes, comprehendendo o proprio caes, as installações do serviço, armazens, etc., as de réis 20.650:696$040, em 1893; 24.447:342$810, em 1894 e 27.681:629$298 em 1895.

As differenças entre estas ultimas importancias e o capital em acções e debentures representam, naturalmente, na Companhia, quantias que estão a seu credito ou que lhe são devidas. Foram ellas escripturadas no balanço sob a rubrica "Devedores diversos."

A ellas foram, porém, addicionados outros saldos, que não devem ser ignorados de quem sabe que a Companhia "explora serviços pagos á bocca do cofre, como são os de ancoragem e atracação, descarga, carga e armazenagem de mercadorias", mas que não sabe coisa alguma de escripturação mercantil e, põe-se a dar por paus e por pedras e a fazer barulho pelos jornaes (38).

CAPITULO XV

EM PLENA LUCTA

Em lucta com o Governo Federal, a Empresa Docas de Santos dependia entretanto delle, ainda nesse anno de 1896, sob tres aspectos differentes, dois dos quaes relevantes.

Queremos dizer da autorização para fazer a dragagem do canal, da prorogação do prazo para conclusão do cáes e, tambem, de uma proposta orçamentaria sobre capatazias. Bem se vê que isso difficultava a posição da Empresa, pois qualquer acomodação por parte della, quanto á Alfandega de São Paulo, redundaria em mais facil obtenção de taes prerogativas.

Das tres, a relativa ás capatazias não fôra iniciativa sua. Era sabido que esse serviço dava prejuizo em todas as repartições aduaneiras brasileiras, motivo pelo qual, na de Santos, se confiou á primitiva firma concessionaria do cáes, conforme a clausula VIII do seu contracto (39).

Ministro da Fazenda em 1892, o Conselho Rodrigues Alves, taes as deficiencias do serviço na Alfandega de Santos, concordára com a Empresa ao declarar (Aviso numero 30), que, comquanto não se achasse esta no caso de executar ainda o serviço, segundo o definia o artigo 628 da Consolidação das Leis das Alfandegas, por não estarem montados seus guindastes, "podia ser concedida a autorização pedida para cobrar as taxas de capatazias que a Alfandega de Santos cobrava". Agora em 1896, afim de obviar o *deficit* desse serviço nos outros portos, a Commissão do Orçamento da Camara dos Deputados propuzera elevar de 150 para 200 réis a respectiva taxa. A iniciativa vinha do anno anterior, era de ordem geral, e se combateu apezar disso como mais uma dadiva á Companhia em Santos. Accusado de instrumento desse favor, demonstrou Serzedello Corrêa que o projecto não era de sua criação e que tanto não cogitára das Docas de Santos que obtivera reducção, tambem no orçamento, de suas armazenagens (Camara, 29 de Setembro de 1896):

> O Sr. Serzedello Corrêa — Uma outra accusação que ultimamente se me fez é a de ter elevado as taxas de capatazias de 150 réis a 200 réis no actual orçamento. Accusavam-me de o fazer com a intenção de

---

(38) No *Jornal do Commercio*, de 16 de Maio de 1896. Vêr ainda a *Alfandega de São Paulo*, Rio de Janeiro, Typ. do *Jornal do Commercio*, 1896.

(39) Já aos 30 de Março de 1887, assim se exprimia o Inspector da Thesouraria da Fazenda da Provincia de São Paulo, Joaquim Candido de Azevedo Marques, em officio ao Director Geral das Rendas Publicas: "O serviço das capatazias é oneroso ao Estado, pois elle produziu nos cinco ultimos exercicios de 1881 a 1886 a receita de 134:035$229, ao passo que a despesa foi de 300:436$390, termo médio 60:287$278 para despesa annual e 26:807$045 apenas para a receita durante um anno, dando um *deficit* annual de 33:480$233."

beneficiar a Empresa Docas de Santos, já muito colmada de favores por mim quando Ministro, a ponto de dar-lhe as taxas de capatazias que o Governo de Isabel, a Redemptora, não déra.

Vozes — V. Ex. está acima dessas accusações.

O Sr. Serzedello Corrêa — Sr. Presidente, a idéa de elevar as taxas de capatazias de 150 réis para 200 réis foi o anno passado apresentada pelo meu illustre collega, o Sr. Alcindo Guanabara, em substituição á taxa de balança. Este anno foi ella acceita pela Commissão de Orçamento pelo *deficit* enorme que dá esse serviço, *deficit* que cresce de anno a anno e que sobe a mais de mil contos conforme os dados que publico no orçamento. Não cogitei da Empresa Docas de Santos e a prova é que consegui no orçamento reducção de armazenagem, de 1, 2 e 3 % para 1, 1 ½ e 2 %, reducção que muito diminuiu os lucros dessa Empresa. Mas, Sr. Presidente, não fui eu quem deu ás Docas as taxas de capatazias. Foi o Governo de Isabel, a Redemptora, quem as concedeu. Foi o Sr. Antonio Prado.

Em vão se provou ser geral a medida. *A Cidade do Rio* viu "formidavel tramoia", que, se não desfeita a tempo, acarretaria a responsabilidade do proprio Chefe da Nação (18 de Setembro):

> Nada de rodeios e subterfugios. A verdade é que o imposto imoralissimo de captazias e armazenagem, tal como foi augmentado e vae ser aproveitado pelas Docas de Santos, só tem justificativa no descuido do Sr. Serzedello. Não diremos benevolencia, porque importaria numa suspeita de prevaricação e o Sr. Serzedello não pode responder por tão feio crime.
>
> Nunca ninguem pôz em duvida a probidade administrativa do Sr. Prudente de Moraes. Todos, porém, terão o direito de fazel-o, se S. Ex. cruzar os braços diante da extorsão que se vae fazendo ao commercio paulista em beneficio da Empresa do cáes de Santos (40).

Se tal era a linguagem em torno de uma medida de ordem geral, não impetrada, bem se pode imaginar qual seria quando se tratasse de duas outras privativas da Empresa e por ella patrocinadas, — a dragagem do canal e a prorogação do prazo para a conclusão dos trabalhos.

Era velha a necessidade de dragagem no canal de Santos. Noticiando que o Ministerio da Viação havia solicitado se fornecesse á Empresa a lista dos navios submersos, escreveria o *Estado de São Paulo* (29 de Janeiro de 1897):

> Cumpre, sim, que a Companhia do porto providencie sem perda de tempo em ordem a ser executado esse grande melhoramento. Lastimavel a situação que no momento apresenta o canal do primeiro porto do Estado de São Paulo. A começar pela entrada da barra até ás proximidades da Allamôa, o canal apresenta um aspecto vergonhoso para nós brasileiros. A navegação durante esse largo trecho é tão dificil quanto perigosa, chegando ao ponto do estranjeiro haver espalhado nos principaes portos instrucções indicativas dessas difficuldades e perigos.

De pouco, aliás, serviria o cáes sem a dragagem, a qual, pela natureza do proprio canal, devia ser de ordem permanente. Em 1892, num memorial ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, fizera a Companhia proposição

---

(40) Assim tambem: "Já vê a Companhia das Docas de Santos que, sem nos preoccuparmos com as intrigas armadas e poderio do Governo, tão reclamado para punição de um funccionario, vamos expondo ao devido julgamento quanto interessa ao Thesouro Federal e carece de ser acautelado para que na futura lei orçamentaria se não sacrifiquem os interesses das alfandegas do Brasil ás conveniencias das Docas de Santos. Desde já prevenimos a Directoria da Companhia das Docas que quanta armadilha inventarem para colher o commercio importador, havemos de analysar com franqueza e inteira liberdade neste orgão da opinião publica". *O Paiz*, 14 de Maio de 1896.

a respeito, renovando-a dois annos mais tarde, já então tambem para desobstrucção. Só cascos de navios afundados, calculava-se que havia cerca de quarenta. A Empresa manteria uma profundidade constante minima de 8 metros, percebendo, em troca disso, uma taxa addicional, que julgava inferior, para as companhias de navegação, á que estavam sujeitas pelas más condições do porto (23 de Outubro de 1894):

> Tendo-se em vista tornar o porto, em toda a sua extensão e em qualquer tempo, completamente franco para os navios de grande calado, a dragagem deve ser completa, abrangendo quasi toda a superficie coberta de agua, limitada pelo canal e o cáes, desde os ancoradouros até a entrada da barra.
>
> Começada a dragagem deve ella ser geral, até attingir a profundidade minima de 7 metros abaixo de aguas minimas, profundidade esta que, uma vez obtida, será elevada ao minimo de 8 metros.
>
> O minimo de serviço a executar, annualmente, será de um milhão de metros cubicos, devendo a profundidade estabelecida ser conservada por todo o prazo dos contractos da Companhia. Este serviço trará tantas facilidades, segurança e economia á navegação mercante, que a ella deverá competir a sua remuneração.. (41)

Aliás, já havia a Empresa declarado em seu Relatorio de 1895:

> O serviço de dragagem tem sido feito com a força possivel, em vista de haver sido adquirido o material que possuimos, quando a julgar pelo orçamento do Governo, ao contractarmos as obras, tinhamos uma dragagem total inferior a 100.000 metros cubicos, ao passo que até 31 de Dezembro de 1894, ella foi effectuada em volume superior a 300.000 metros cubicos. Para conseguir esse resultado, temos sido obrigados a trabalhar noite e dia.

Por delongas administrativas e tambem, depois, devido aos acontecimentos relativos á Alfandega de São Paulo, não teve despacho o pedido. Havia a Empresa, fiada na palavra official, feito a encommenda do material de avultado valor, que se enferrujava em Santos (42), quando ao projecto numero 146, de 1896, fixando a receita para 1897, foram apresentados dois additivos. E' sobre elles que ia girar uma das lutas parlamentares do anno. Referia-se o primeiro

---

(41) Disse no seu Relatorio de 1895 o Inspector da Alfandega de Santos, Alvaro Duarte Godinho: "Nestas condições é para lamentar que o porto de Santos tenha-se estreitado pela formação de bancos de lôdo, bem como que o canal tenha perdido muito em profundidade; assim, sua immediata dragagem desde a barra até o interior é uma necessidade que impõe-se urgente e inadiavel. A Associação Commercial desta praça, a instancias dos Consulados estranjeiros e consignatarios de importantes companhias de vapores, já se tem dirigido ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, pedindo as providencias que o caso requer".

(42) "Em virtude de exigencias do Governo, em aviso do Ministerio da Viação, a Companhia Docas de Santos apresentou a sua proposta; o Governo modificou-a por uma contra-proposta, que foi acceita pela Companhia, e, nestas condições, ella apressou-se em mandar vir o material necessario para a desobstrucção dos canaes e para o serviço de dragagem e ha mais de um anno existem no porto de Santos uma draga e dois batelões, draga essa que extrahe mais de dois mil metros cubicos diarios; e esses dois batelões, movidos a vapor, podem transportar a quantidade que as dragas conseguem extrahir.

"No porto de Santos diariamente se dão desastres, devidos ao facto dos canaes estarem completamente obstruidos, já por navios abandonados e já por navios completamente submergidos. A imprensa daquella formosa cidade diariamente registra estes factos, e pede insistentemente aos poderes publicos uma providencia a respeito.

"Ora, tendo a Companhia Docas de Santos gasto mais de mil contos na acquisição desse material, porque o serviço dependia apenas do despacho do Governo, que, aliás, foi quem determinou que apresentasse proposta nesse sentido, parece que se fará uma grave injustiça, parece que vae prejudicar aquella Companhia o facto de não ser resolvido o assumpto de accordo com as exigencias do serviço publico e tambem de accordo com as necessidades do paiz e com a economia". Victorino Monteiro, Camara, 2 de Outubro de 1896.

á prorogação do prazo, dizia o segundo respeito á dragagem. Informados favoravelmente, elles se exprimiam assim no texto e nas assignaturas (Camara, 5 de Outubro de 1896):

> Additivo ao projecto numero 140, de 1896:
>
> 1°, ficam prorogados por mais cinco annos, a contar de 7 de Novembro de 1895, os prazos fixados na clausula 5ª do decreto numero 966, de 7 de Novembro de 1890, que autorizou a Companhia Docas de Santos a prolongar o cáes, de que é concessionaria no porto de Santos, até Paquetá, e na clausula 5ª do decreto numero 942 de 15 de Julho de 1892, que autorizou o prolongamento do mesmo cáes de Paquetá a Outeirinhos.
>
> 2°, o Governo autorizará a mesma Companhia Docas de Santos a dragar e desobstruir o canal e porto de Santos, fixando prazo para a retirada de todos os navios ali afundados ou abandonados, bem como o minimo da dragagem a executar annualmente, que será de um milhão e meio de metros cubicos, até que o canal e porto attinjam a profundidade normal de 8 metros, profundidade esta que será conservada, durante o prazo de seu contracto, tudo conforme a proposta já apresentada pela mesma Companhia e estudada na Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas.
>
> Sala das sessões, 5 de Outubro de 1896. — *Victorino Monteiro.* — *Marçal Escobar.* — *Pires Ferreira.* — *Nogueira Paranaguá.* — *Pinto da Rocha.* — *Timotheo da Costa.* — *Gouvêa Lima.* — *Emilio Blum.* — *Paula Ramos.* — *Hermenegildo de Moraes.* — *Fonseca Guimarães.* — *Theotonio de Britto.* — *Luiz Adolpho.* — *Xavier do Valle.* — *Enéas Martins.* — *Neiva.*

Nem por apoiados em membros de outras unidades da Federação, deixaram esses additivos de deparar opposição da bancada paulista. Não objectava esta, pelo menos em apparencia, á prorogação, muito menos á dragagem, seu pensamento era que taes medidas não podiam tomar-se por deliberação legislativa, mas por autorização das duas Casas do Congresso ao Executivo. Era a orientação mais razoavel, mas não a que se vinha executando na Republica, pelo meio das já famosas caudas orçamentarias. Além disso, essas autorizações, nas mãos do Executivo, alarmavam a Companhia das Docas de Santos, pelas retaliações officiaes, provaveis depois da attitude por elle assumida no caso da Alfandega de São Paulo. Allegava-se, por exemplo, com relação á dragagem, que outros a poderiam fazer talvez em melhores condições e, quanto á prorogação, que era chegado o momento de obrigar a Empresa, mediante certas modificações ao seu contracto, a terminar o cáes. Donde esta emenda justificada por Adolpho Gordo e assignada tambem por deputados de outros Estados (Camara, a 21 de Outubro):

> Ao projecto numero 140, que fixa a despesa do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas:
>
> Substituam-se as disposições dos §§ 10 e 11, relativas, á Companhia Docas de Santos pelas seguintes:
>
> Fica o Governo autorizado a prorogar, por mais cinco annos, a contar de 7 de Novembro de 1895, os prazos fixados na clausula 5ª do decreto numero 966, de 7 de Novembro de 1899, que autorizou a Companhia Docas de Santos a prolongar o cáes de que é concessionaria no porto de Santos até Paquetá, e na clausula 5ª do decreto numero 942, de 15 de Novembro de 1892, que autorizou o prolongamento do mesmo cáes de Paquetá a Outeirinhos, mediante as multas e clausulas que entender convenientes aos interesses publicos.
>
> Paragrapho unico — Poderá o Governo autorizar a mesma Companhia Docas de Santos a dragar e desobstruir o canal e porto de Santos, mediante as clausulas e condições que entender convenientes ao interesse publico.
>
> Sala das sessões, 21 de Outubro de 1896. — *Adolpho Gordo.* — *Vieira de Moraes.* — *Gustavo Godoy.* — *Casemiro Rocha.* — *João Luiz.* — *Cincinato Braga.*

Já não se tratava mais de construir uma doca, mas de melhoramentos de todo um porto; e, versando este, raciocinava-se em São Paulo, contudo, ainda com o espirito da lei de 1869; quando é certo que não haveria empresa capaz de arcar com as despesas do cáes sem o complemento, retribuido, de sua desobstrucção e dragagem. Por outro lado, era justo que uma construcção a concluir-se em tres annos e terminada, afinal, ainda que quintuplicada em extensão, só em vinte, esperasse a conclusão das obras, para abaixamento das tarifas, logo que se elevassem os lucros acima de 12 °|°? Tal a questão que São Paulo presentia mas a que não sabia dar expressão. Ella ia aparecer dez annos depois, criando crise ainda mais grave para a Empresa. Só então se inqueriria: é o cáes um só, ou se divide em secções? A concepção da obra como indivisivel, integra, mau grado a opposição do Poder Executivo, apoiado em parte numa decisão judiciaria, a defesa intransigente desse ponto de vista, é que, ainda ahi, salvaguardaria a estructura da Companhia.

Traçada estava, em 1896, a linha de combate. Não se tratava, como antes, de impedir a prorogação, procurava-se com ella armar o Executivo. Não despachada até então, pelo Ministerio da Fazenda, a reclamação das Estradas de Ferro Paulistas contra a cobrança de capatazias nas mercadorias despachadas sobre agua, uma emenda á receita parecia confirmar a interpretação affirmativa (43), ao procurar, com a providencia de marcação e outras, acautelar as rendas publicas. Era evidente que, passando pelo cáes, onde quer que fosse, a mercadoria estava mais fiscalizada do que nos trapiches, pontes ou desembarcadouros nos quaes, na ausencia daquelles, se descarregasse (44). Impugnadas, então, em Santos, como o seriam no cáes a fazer-se, depois no Rio de Janeiro e noutros portos em via de construcção, a medida se imporia, por fim, tal sua necessidade fiscal.

Por ultimo, o Ministro da Fazenda parecia persistir no pensamento de que, não tendo terminado as obras no devido tempo cahira a Companhia em caducidade. Um aviso seu, logo depois das instrucções de 28 de Maio de 1896, em resposta a uma solicitação sobre isenção de direitos, fazia suppol-o (45). A simples leitura do decreto de concessão indicava, contudo e já vimos, que o caso seria de multa, nunca de resgate das obras, o qual só poderia levar-se a effeito, conforme a Lei numero 1.746, de 13 de Outubro de 1869, depois de dez annos de concluidas estas. Ainda em torno disso raivaria a discussão na imprensa e no parlamento, durante o segundo semestre de 1896.

---

(43) "A's operações a que se refere o artigo 382 da Consolidação ficam sujeitas todas as mercadorias descarregadas nos seus portos e cáes das Alfandegas, depositos e entreposto alfandegados, tenham ou não permanencia no logar da descarga". Esse additivo foi acceito pela Commissão de Finanças com exclusão da taxa de balança de 60 réis por volume, a criar-se em consequencia. No anno anterior, a mesma Commissão havia justificado identica medida, não obtendo contudo approvação do Senado, onde, de novo, se rejeitou. Camara dos Deputados. 29 de Setembro de 1896.

(44) "A poderosa Companhia Docas de Santos, ainda não contente com as excessivas taxas que cobra pela descarga de mercadorias em seu estabelecimento...", assim se exprimiu o *Correio Paulistano* (17 de Novembro de 1896). Respondeu um anonymo no *Jornal do Commercio* de 20 seguinte: "A nova disposição de lei estatue uma providencia necessaria em todas as nossas Alfandegas porquanto estabelece a exigencia da verificação do peso bruto, das marcas numeros e quantidades ou volumes de importação. Eis a que se reduz a pratica do que estatue essa lei tão atacada pelo grupo que tem por tarefa guerrear a Companhia Docas de Santos. Está no interesse desta, não ha a minima duvida, serem bem discriminadas as mercadorias de importação, de modo que não haja confusão de volumes, de marca, e que os seus pesos estejam verificados. Maior, porém, do que esse interesse de uma empresa particular, e de muito maior relevancia, é o da União".

(45) Aviso numero 72, 22 de Junho de 1896. Ao Ministerio da Industria e Obras Publicas. "Rogo-vos me informeis se, não tendo sido construidas as obras do porto de Santos no prazo marcado pelo decreto numer 966, de 7 de Novembro de 1890, subsistem as demais clausulas nelle consignadas. Saude e fraternidade". Francisco de Paula Rodrigues Alves.

CAPITULO XVI

O DESFECHO DE 1896

A' proporção que o fim do anno se approximava e a lei de receita ia vencendo as deliberações legislativas, mais se animaram os debates.

Morta estava a Alfandega de São Paulo, embora reapparecendo eventualmente, aqui e ali (46). Presidente do Estado ao tempo da maior paixão na luta, successor depois de Rodrigues Alves na pasta da Fazenda, Bernardino de Campos ia assignar o attestado official de obito (47).

Era, não obstante, devido á Alfandega que a Companhia se viu contrariada, já se disse, na prorogação de prazo para conclusão das obras e na autorização para a dragagem.

A preliminar levantada foi, já se escreveu, que ao Congresso faltava autoridade para prorogar; o que lhe cabia era autorizar a prorogação. A custo desistiam os paulistas dessa arma de grosso calibre. Versou o debate, a este respeito, sobre os motivos pelos quaes não fôra, no quadriennio anterior, assignado o decreto referente á dragagem. Uma coisa, porém, era certa, — appelava a Empresa para o Legislativo pela hostilidade que o Executivo mostrava a seu respeito. Este dialogo no Senado (21 de Novembro de 1896) foi elucidativo:

> O Sr. Ramiro Barcellos — O Senado vae ouvir a carta que o Ministro da Viação daquella época, o Sr. Costallat, me dirigiu ha pouco, e assim fica terminada a argumentação que tenho a apresentar ao honrado Senador (lê):
>
> "Srs. Directores da Companhia Docas de Santos. — Em resposta á carta que me dirigiram, com data de hontem, cabe-me declarar-lhes, em bem da verdade, que é certo haver sido a Directoria dessa Companhia convidada por mim, quando em exercicio do cargo de Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, a comparecer no meu gabinete, afim de tomar conhecimento das modificações que julguei convenientes fazer, de accordo com as informações e estudos realizados pela Secretaria da mesma repartição, na proposta que, por ordem do Governo, foi apresentada pela referida Companhia, para a dragagem e desobstrucção do porto de Santos.
>
> "Que tendo sido acceitas por essa Directoria taes modificações, mandei lavrar o competente decreto, nos termos combinados, o qual deixou de ser assignado, como outros, por não querer o Exmo. Sr. Marechal Floriano, nos ultimos dias do seu Governo resolver sobre questões de administração, relativas ao Estado de São Paulo.
>
> "Podem VV. SS. fazer desta o uso que lhes convier. — Bibiano Sergio M. Fontoura Costallat".
>
> A questão ficou pois neste pé. Veio o novo Governo e este não assignou o contracto; não disse nem sim nem não; tudo ficou parado ha dois annos. Aqui está, portanto, a historia do tal presente, que S. Ex. julga que se faz á poderosa Companhia de Santos.

---

(46) A 8 de Junho de 1896 pediu o Deputado José Carlos de Carvalho a suppressão, num projecto que justificou com varias razões, entre as quaes a de que o porto de Santos, servido como estava pelas Docas, tinha as condições de exacta fiscalização e guarda, constituindo-se no futuro "o mais seguro e bem servido porto do Brasil", condições que "algumas faltavam á cidade de São Paulo e não poderia adquirir ainda o risco de maior dispendio de capital".

(47) Decreto numero 2.960 — de 28 de Julho de 1898. — Revoga o decreto numero 2.291, de 28 de Maio de 1896. — O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo a que, com a suppressão da Alfandega de São Paulo, cessaram as razões que motivaram a expedição do decreto numero 2.291, de 28 de Maio de 1896, resolve revogar o mesmo decreto. — Capital Federal, 26 de Julho de 1898, 10º da Republica — Prudente J. de Moraes Barros. — Bernardino de Campos.

Tinha o Ministro da Fazenda mantido seu despacho anterior, negando isenção de direitos para materiaes destinados á construcção, o que provocou de um lado e outro recriminações. "Mas no caminho do peditorio, escreveu *O Paiz*, a Companhia é insaciavel..." Prefaciando a transcripção dos artigos de Adolpho Pinto, em 1894, havia rematado (24 de Abril):

> Se porventura os seus privilegios, concedidos menos legalmente, sacrificam direitos e interesses da collectividade paulista, nada mais natural do que decretar sua nullidade, tendo em muito particular attenção o valor da lei de 13 de Outubro de 1869, em que a Companhia das Docas de Santos firma todos os seus argumentos e faz apoiar o celebre regulamento de 17 de Fevereiro de 1893.

"Não está toda a gente vendo, inquiriu, por sua vez, a *Gazeta de Noticias* que os despachos do Sr. Ministro da Fazenda nos requerimentos da Companhia Docas de Santos representam a perseguição sistematica e odiosa a uma Empresa que levou a cabo a obra mais grandiosa e mais util deste paiz, e realiza, só ella, em todo o nosso vasto dominio administrativo, alguma coisa que se pareça com uma fiscalização de serviço?" Ouvira o Senado pareceres de Lafayette, Ouro-Preto, Carvalho de Mendonça, Ferreira Vianna, unanimes em affirmar que estava de pé o contracto, pois, contra a inexecução das obras no prazo regular, a providencia que cabia era a multa.

A prorogação, pura e simples do contracto, por sua vez, ia debater-se, prevalecendo afinal. Com o das Docas de Santos, seriam prorogados, na lei da receita, contractos para varias obras — Estrada de Ferro Ceará-Mirim, Estrada de Ferro Mogiana, Central da Bahia, etc. (48). Mas nenhum com a impugnação que teve aquelle.

Relator da Commissão de Finanças na Camara, defendeu Lauro Muller a integridade do contracto e o direito de prorogação, explicando "que não houve o espirito de encartar no orçamento nenhuma disposição que não pudesse ser defendida á luz da justiça, das conveniencias da União e dos Estados a que elle affecta, porque a União não póde esquecer os Estados". Sobre o segundo ponto, sua affirmativa foi formal (21 de Outubro de 1896):

> O Sr. Lauro Muller — Não ha um orçamento nos ultimos annos — sendo o mesmo o regimento — que não contenha prorogação de prazo, ou sob a forma de autorização ao Governo ou sob a forma taxativa em que está redigida.
>
> O Sr. Cincinato Braga — São precedentes a respeito dos quaes não tem havido reclamação.
>
> O Sr. Lauro Muller — São precedentes de accordo com o espirito do regimento e esta é a primeira reclamação que se levanta, apezar de haver neste mesmo orçamento muitas outras disposições semelhantes, relativas a companhias situadas em outros Estados.

---

(48) Ficam prorogados: Por dois annos o prazo para a final terminação das obras de construcção da Estrada de Ferro do Ceará-Mirim, no Estado do Rio Grande do Norte;

Por um anno o prazo para a Companhia Industrial de Construcções Hydraulicas iniciar as obras de melhoramentos do porto de Jaraguá, no Estado das Alagôas;

Por dois annos o prazo concedido á Companhia Industrial de Construcções Hydraulicas para iniciar as obras de melhoramentos da barra e porto da Laguna, em Santa Catharina;

Por dois annos o prazo estipulado para serem iniciados os trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Caxias ao Araguaya, no Estado do Maranhão;

Por tres annos o prazo concedido á Companhia Ferrea Mogiana para conclusão dos seus trabalhos entre Araguary e Catalão;

Por mais dois annos o prazo concedido á Companhia Estrada de Ferro Central da Bahia para o inicio da construcção do prolongamento da linha principal de Olhos de Agua até o Rio das Contas e do ramal de Sitio Novo ao Mundo Novo. — Lei numero 429, de 10 de Dezembro de 1896. — Fixa a despesa geral da Republica dos Estados Unidos do Brasil para o exercicio de 1897 e dá outras providencias.

Adiante:

Apenas o orador quer tomar conhecimento da doutrina do nobre Deputado, de que a prorogação de prazos é attribuição administrativa, que não pode ser exercida pelo Congresso Nacional. Ora, isto é a negação de tudo quanto se tem feito neste Congresso depois da Republica. O que as nossas leis orçamentarias dizem é absolutamente o contrario: vedam ao Poder Exercutivo conceder prorogação de prazo e ainda este orçamento manda continuar em vigor as disposições que já vem de 1891. Ora se o Congresso, annualmente, concede essas prorogações é porque ellas são vedadas ao Poder Executivo! E, no entender do orador, esta é a boa doutrina, porque a prorogação de prazo pode acarretar onus que só o Congresso pode conceder.

No mesmo dia, em identico sentido, falou outro deputado:

O Sr. Serzedello Corrêa — Qual a empresa neste paiz que se tem constituido por ahi e que vive onerando os cofres publicos, que não tem tido duas, tres, quatro, cinco e mais prorogações de prazo para concluir as suas obras? E o que nós temos feito aqui, durante annos, senão prorogar prazos a varias empresas estranjeiras? Porventura, o capital estranjeiro é melhor, é mais sagrado do que o nacional?

O Sr. Cincinato Braga — Ha alguem que seja contrario a esta prorogação? Este alguem com certeza não é filho de São Paulo.

O Sr. Serzedello Corrêa — VV. EEx. não são contrarios totalmente á prorogação, mas entendem que essa prorogação não deve ser concedida no orçamento.

O Sr. Cincinato Braga — Porque é um acto de administração.

O Sr. Serzedello Corrêa — Entretanto, os nobres Deputados acceitam o additivo autorizando o Executivo a prorogar o prazo; se o Congresso póde autorizar, póde dar a prorogação; quem dá autorização tem em si latente o direito de fazer esta prorogação.

Adiante:

O Sr. Cincinato Braga — Não o convenceu a argumentação do seu distinto collega Deputado por Santa Catharina, porque S. Ex. baseou-se na parte principal, pelo menos, na sua infelizmente resumida oração, em considerar, segundo o seu modo de ver, que provavelmente é o da Commissão, em considerar attribuição do Congresso prorogar os prazos dos contractos.

Em primeiro logar parece que S. Ex. não tem essa convicção tão arraigada, porque, se a tivesse, relator da Commissão não divergiria do modo de apresentar medidas dessa natureza, ora autorizando o Governo a prorogar contractos sujeitos á apreciação do Congresso, ora decretando a prorogação por força da propria lei.

O Sr. Lauro Muller — Eu não nego que o Congresso possa, quando entender conveniente, autorizar o Governo.

O Sr. Cincinato Braga — Basta isso para observar que a explicação do nobre relator não o convenceu, porque se S. Ex. entende que o Congresso póde autorizar o Governo no sentido de fazer-se uma delegação, S. Ex. então entende que a Camara póde praticar uma invasão de poderes.

Bastava isso, portanto, para a Camara ficar sufficientemente convencida de que a defesa do parecer da Commissão tinha pontos vulneraveis (49).

---

(49) O *Diario de Santos* não deixou em silencio esse ponto: "O proprio Governo do Sr. Prudente de Moraes, escreveu a 27 de Maio, tem concedido prorogações de prazo para conclusão de obras entregues a outras empresas. Citaremos, para exemplo, o decreto numero 2.105, de 23 de Setembro de 1895, que prorogou por tres annos o prazo para a terminação das obras de saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, e o decreto numero 2.218, de 16 de Janeiro deste anno corrente, que prorogou por dois annos o prazo concedido á "Ceará Harbour Corporation", para a conclusão das obras do porto de Fortaleza.

Como na Camara (Cincinato Braga tinha requerido, e fôra rejeitado, que a emenda additiva passasse a constituir projecto em separado), os dois additivos, prorogando o prazo e autorizando a dragagem, tinham tido no Senado parecer favoravel da Commissão de Finanças (50), approvando-se afinal. A 19 de Novembro ali se renovou a emenda restrictiva por Bernardino de Campos, João Pedro, Justo Chermont, Paula e Souza. Em vão. A 26 seguinte, Moraes Barros e Paula e Souza ainda propuzeram que ficasse o Governo autorizado a prorogar simplesmente, acautelando os interesses publicos. Tambem sem resultado (51). Na Camara, por occasião da approvação dos dois additivos, fizeram declaração escripta de voto contrario os Deputados Adolpho Gordo, Cincinato Braga, Costa Junior, Edmundo da Fonseca e Vieira de Moraes. Francisco Glycerio, deputado federal, declararia mais tarde ter votado em 1896, com seus companheiros pelas Docas. No Senado, os mesmos additivos se approvaram, em votação nominal, requerida por Moraes Barros, por 26 votos contra 15, entre os quaes Moraes Barros e Paula e Souza. Com estes Pinheiro Machado, prova a mais de que a presumpção das bancadas rivaes, como ia dizer, aliás, não era exacta.

De 23 e 24 de Novembro foram os ultimos discursos trocados. Titão agastado, a voz de Moraes Barros parecia fazer as ultimas contas. "Peço-vos attenção, — dissera a titulo de prefacio, pondo em guarda a assembléa contra a extensão de seu discurso, — a materia é arida, o orador desagradavel, aspero e brusco; mas trata-se de interesses de São Paulo e precisamos estudal-os e conhecel-os para providenciarmos a respeito com criterio e acerto". Depois:

> O Sr. Moraes Barros — Sr. Presidente, estou prompto a reconhecer e confessar que o honrado Senador pelo Rio Grande do Sul tem competencia para dar-me lições em quasi todas as coisas sujeitas ao conhecimento humano. Reconheço essa competencia, que S. Ex. acaba de proclamar alto e bom som, mas ha uma coisa sobre a qual S. Ex. não pode dar-me lições: sobre a delicadeza de trato, sobre o modo de tratar seus collegas, sobre o tratamento que nos devemos uns aos outros, a delicadeza que cada um de nós deve ter.
>
> O Sr. Ramiro Barcellos — Eu tambem não peço lições.
>
> O Sr. Moraes Barros — Sobre isto, o nobre Senador não póde dar lições.

---

(50) "A Commissão entende que deve ser mantida a disposição do projecto como foi approvado, por julgar que o Congresso, como tem feito e repete neste orçamento, para outras empresas, pode prorogar prazos, uma vez convencido da utilidade. Quanto á segunda parte, em que se deixa ao Governo autorizar a Companhia Docas de Santos a fazer o serviço de que trata mediante clausulas e condições que entender convenientes ao interesse publico, pensa a Commissão que já está providenciado com a dita emenda da Commissão que foi approvada, mandando adoptar a modificação proposta pela Secretaria da Industria, que a não faz senão no interesse publico". *Diario Official*, 29 de Outubro de 1896.

(51) "O Sr. Presidente declara que vae se proceder á chamada para a votação nominal da emenda, devendo responder — sim — os Srs. Senadores que a approvarem e — não — os que a rejeitarem.

"Procede-se á chamada e respondem — sim — os Srs. Francisco Machado, Antonio Baena, Justo Chermont, Manoel Barata, João Pedro, Pires Ferreira, Abdon Milanez, Rosa e Silva, Rego Mello Domingos Vicente, Thomaz Delfino, Paula e Souza, Moraes Barros, Frota e Pinheiro Machado (15), e — não — os Srs. Joaquim Sarmento, Costa Azevedo, Cruz, J. Catunda, João Cordeiro, Almino Affonso, José Bernardo, Almeida Barreto, João Neiva, Joaquim Pernambuco, João Barbalho, Leite e Oiticica, Messias de Gusmão, Rosa Junior, Severino Vieira, Virgilio Damazio, Gil Goulart, Quintino Bocayuva, Lapér, Lopes Trovão, E. Wandenkolk, Joaquim de Souza, Aquilino do Amaral, Gustavo Richard, Estevão Junior e Ramiro Barcellos (26).

O Sr. Presidente declara que a emenda foi rejeitada por 26 votos contra 15. E' rejeitada a seguinte emenda:

"Ao § 11. Accrescente-se, intercalando no logar conveniente, o seguinte: — ou a quem maiores vantagens offerecer. — Moraes Barros. — Paula Souza". Senado, 25 de Novembro de 1896.

O Sr. Ramiro Barcellos — Nem eu as recebo de V. Ex.
O Sr. Moraes Barros — E eu não as acceito.

A 23 já nada esperava das deliberações legislativas:

O Sr. Moraes Barros — Sr. Presidente, a Empresa das Docas de Santos é tão poderosa neste paiz que póde lavrar pela bocca do honrado Senador pelo Rio Grande do Sul esta formidavel sentença: a Alfandega de São Paulo não funcciona, não póde funccionar e jamais funccionará.
O Sr. Ramiro Barcellos — Isto não tem nada com as Docas.
O Sr. Moraes Barros — V. Ex. é que me está chamando para esse terreno.
O Sr. Ramiro Barcellos dá um aparte.
O Sr. Moraes Barros — V. Ex. lavra esta formidavel sentença pela confiança que deposita no poder da Companhia das Docas, como se esta sentença fosse lavrada pela propria Companhia.
O Sr. Ramiro Barcellos — Não senhor, está enganado; é pela confiança que tenho na lei e no Poder Judiciario do paiz, que é independente e é o defensor dos direitos alheios.

Ainda:

Tão grandes são os favores concedidos a esta Empresa, com sacrificio de altos interesses do Estado de São Paulo, tão formidavel e a cadeia de tributações com que ali ella envolve o commercio importador, que já extranho não tivesse sido incluida uma disposição dando-lhe tambem o governo politico daquelle Estado.

Nada concorrera mais para irritar o debate do que o sentimento de que, interesse de São Paulo, fosse a Alfandega combatida pelo Rio Grande do Sul. Mais ainda, que se desconhecessem pelos paulistas as obras e sua relevancia. Este dialogo na Camara o provava (23 de Outubro):

O Sr. Costa Junior — V. Ex. pensa que os Deputados por São Paulo, não conhecem o cáes de Santos?
O Sr. Victorino Monteiro — Tenho certeza, porque sei que não visitaram as obras, não as estudaram e, por consequencia não podem avaliar a somma de sacrificios ali empregados. E pergunto a V. Ex. conhece as obras do cáes de Santos? Ora, se V. Ex. não as visitou, admira que seja o primeiro a vir interromper-me.
O Sr. Costa Junior — Porque não as visitei não deixei de prestar attenção á emenda de V. Ex. Peço a palavra.
O Sr. Victorino Monteiro — E' extranhavel a attitude dos nobres Deputados diante da nossa emenda, e só a poderei comprehender admittindo que SS. EEx. aqui representam, não direi interesses feridos, mas os despeitos da parte do commercio da Capital de São Paulo por ainda não haver conseguido o funccionamento de sua Alfandega.
O Sr. Costa Junior — V. Ex. deve modificar a sua linguagem, póde ter resposta; e isto não é bom.
O Sr. Victorino Monteiro — Estou cumprindo um dever e prestando um serviço ao proprio Estado de São Paulo.

No Senado, igual sentimento:

O Sr. Moraes Barros — Foi anomala a origem, senhores, porque, como bem vêdes, trata-se do interesse de quasi todo o Estado de São Paulo, porque quasi todo o commercio daquelle Estado entra e sahe pelo porto de Santos, entretanto os dois additivos nasceram, foram propostos pela illustre bancada rio-grandense, soffrendo immediata opposição da bancada paulista.
E' profunda e radical a divergencia entre as duas bancadas, a proponente sustentando os dois additivos, a paulista repelindo-os a todo o transe, procurando emendal-os.
Nesta divergencia, senhores, pergunta-se: quem tem razão? Estou longe de desconhecer o talento e o patriotismo que ornamentam a bancada rio-grandense.

O Sr. Pinheiro Machado — V. Ex. está equivocado, nem foi toda a bancada rio-grandense que subscreveu os additivos, nem tambem foi a unanimidade da banca paulista que os repeliu.

O Sr. Moraes Barros — Não falei em unanimidade, nem de uma, nem de outra.

E a resposta immediata:

O Sr. Ramiro Barcellos — Mas, senhores, labora em grave erro o illustre representante por São Paulo se suppõe que das alfandegas, dos portos da Republica, de tudo o que diz respeito á arrecadação das rendas da União pertence a cada Estado o cuidado de tratar em particular no seu territorio. Não; esses assumptos são geraes, são nacionaes, são da União. A iniciativa nelles cabe aos representantes de qualquer dos Estados da Republica. Nem ha razão para que a defesa dos interesses da União caiba melhor aos representantes do Estado em que se acham vinculados esses interesses. Pelo contrario, se se estudar bem a questão, ha de se reconhecer que o representante desse Estado, deve, como é natural e até louvavel, considerar o assumpto mais sob o ponto de vista do interesse geral.

Passada a batalha, não restaria resentimento. Os contendores retirariam as expressões que acaso pudessem haver melindrado. Nenhum dos oppositores deixou, aliás, de prestar homenagem ao que vinha a Empresa realizando. Assim, naquelle anno, o maior delles:

O Sr. Moraes Barros — Ao proferir pela primeira vez o nome desta Empresa, sinto a obrigação de reconhecer e confessar com toda a boa vontade os importantissimos serviços que prestou e está prestando ao Estado de São Paulo. Isto não ha ninguem que possa negar. Construido se acha o primeiro trecho de um magnifico cáes, a este acostam-se os navios do mais alto calado, e de bordo descarregam sobre os vagões da Estrada de Ferro Ingleza ou recebem carga dos vagões directamente para o porão. Em nenhum porto da Republica, nem no desta cidade existe igual facilidade de carga e descarga dos navios.

O Sr. Quintino Bocayuva — Apoiado; o que é uma vergonha para a Capital Federal.

O Sr. Moraes Barros — Esta vantagem enorme só a tem o Estado de São Paulo, com o seu porto quasi unico, e deve-se á Empresa das Docas de Santos. Senhores, isto é justiça que ninguem lhe pode negar. Ha outro serviço muito importante que tambem resulta da mesma obra; é que a parte da cidade fronteira ao cáes está saneada e aquella zona da prata que era occupada pela maré quando subia, e que, quando esta baixava, ficava exposta aos rigores do sol, exalando miasmas, infecciosos, desappareceu. Hoje é o cáes limpo e secco, por um lado, e o mar profundo, por outro; o fóco de infecção desappareceu. Portanto, o saneamento do porto de Santos está tambem começado; e estando começado o saneamento de Santos, está tambem começado o saneamento de todo o Estado de São Paulo, porque é deste porto que as epidemias são importadas para o interior, onde tem causado tantos estragos.

Na sessão de 5 de Dezembro de 1896, ás portas da votação final, consignou ainda a acta o dialogo abaixo. Não perdia o parlamento brasileiro as tradições em que sempre vivera:

O Sr. Ramiro Barcellos — Julgo ter cumprido meu dever e peço desculpa a S. Ex. se vir qualquer palavra mais viva que nos escapou no correr da discussão e que possa ter melindrado o espirito de S. Ex.; desde já fica retirada qualquer palavra que possa tel-o offendido.

O Sr. Moraes Barros — Antes de sentar-me devo dizer que no vivo debate que entre nós se travou, mas que felizmente só teve vivacidade no primeiro dia em que S. Ex. encetou a discussão, era bem possivel ter-me escapado qualquer palavra que magoasse S. Ex., que melindrasse sua susceptibilidade.

Sou naturalmente brusco e muitas vezes as palavras sahem-me bruscamente, sem intenção alguma offensiva, e na vivacidade do de-

bate era possivel que algumas dessas palavras me escapassem. Eu tambem as dou como retiradas, e peço desculpa a S. Ex. e á Casa de qualquer excesso que nesse sentido commettesse. Na continuação do debate, creio que não houve de minha parte, nem da parte de S. Ex., excesso de qualidade alguma.

Na lei numero 429, de 10 de Dezembro de 1896, que fixou a receita para 1897, leu-se (artigo 6°, numero 11):

> § 10. Ficam prorogados:... Por mais cinco annos, a contar de 7 de Novembro de 1895, os prazos fixados na clausula V do decreto numero 966, de 7 de Novembro de 1890 que autorizou a Companhia Docas de Santos a prolongar o cáes, de que é cessionaria, no porto de Santos até Paquetá e na clausula V do decreto numero 942 de 15 de Julho de 1892, que autorizou o prolongamento do mesmo cáes de Paquetá a Outeirinhos.
>
> § 11. O Governo autorizará a Companhia Docas de Santos a dragar e desobstruir o canal e porto de Santos, fixando o prazo para retirada de todos os navios afundados ou abandonados, bem como o minimo da dragagem a executar annualmente, que será de ..... 1.000.000 a 1.500.000 metros cubicos até que o canal e porto attinjam a profundidade normal de 8 metros, profundidade esta que será conservada durante o prazo do seu contracto, tudo conforme a proposta já apresentada pela mesma Companhia e modificações que tenham sido propostas pela Secretaria da Industria, Viação e Obras Publicas.

O decreto relativo á dragagem, sob o numero 2.411, assignou-se alguns dias depois (23 de Dezembro). Haveria um minimo de dragagem, — um milhão de metros, cubicos por anno, com excavações constantes que garantissem, pelo menos, 8 metros de profundidade. Como remuneração, foi elevada a taxa de 1 1|2 réis, estabelecida no decreto numero 1.072, de 5 de Outubro de 1892, para 2 1|2 réis, por kilogrammo de mercadoria carregada ou descarregada no cáes.

Do relatorio da Directoria da Empresa (1896) constam estas palavras, que mal escondiam o occorrido:

> Com os actos ultimamente votados no Congresso, e os expedidos pelo Governo Federal, cessaram as duvidas levantadas contra os direitos desta Companhia, e, approvando as plantas e orçamentos dos seus prolongamentos e obras, mostraram os altos poderes do Estado o empenho que tem de ver progredir as nossas obras, das quaes já ha o paiz colhido beneficos resultados, que serão enormes se, em outros portos da Republica, forem executadas obras semelhantes.
>
> De taes obras depende a solução da mais grave questão administrativa do nosso paiz — a regular arrecadação das rendas aduaneiras — pois que, só com ellas. se póde exercer a precisa fiscalização.
>
> O futuro desta Companhia vae servir de exemplo: se fôr animador, outros apparecerão, que se encarreguem de melhorar, pelo menos, os portos dos nossos grandes emporios commerciaes, como os da Capital Federal, Bahia, Recife, Belém, e Rio Grande, com o maior proveito para a Federação e os Estados e enormes vantagens para o commercio, industria e lavoura.

Consignou, por sua vez o Relatorio do Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, do referido anno de 1896:

> As obras offerecem presteza, comodidade e segurança para o carregamento e descarga dos navios, arrecadação, acondiccionamento e entrega das mercadorias, produzindo augmento de renda publica, que passou de 11.000 contos em 1891 a perto de 40.000 em 1895, reduzindo de muito o custo dos fretes dos navios, as despesas feitas com cada tonelada de mercadoria de importação ou exportação, quando comparadas com os mesmos elementos daquelle porto em outros tempos ou com os custos actuaes no porto do Rio de Janeiro.

BIBLIOTECA DO I. H. G.

No anno de 1895 foram continuadas as obras que, embora não se tenham traduzido em grande augmento de extensão linear do cáes, foram, entretanto, energicamente activadas. Tive occasião de examinar pessoalmente as obras e verificar a sua importancia em Setembro ultimo. O estado actual dos trabalhos já permitte effectuar-se o commercio importador e exportador de Santos em condições de facilidade superiores ás de todos os outros portos da Republica.

CAPITULO XVII

DEZ ANNOS DE RELATIVA TRANQUILIDADE

Transpostos os obstaculos criados pela Alfandega de São Paulo, entrou a Companhia Docas de Santos num periodo de relativa tranquilidade. Só dez annos depois, em 1906, depararia ella de novo opposição.

Seria a construcção do trecho comprehendido entre Paquetá e os Outeirinhos, largo sacco de lodo, detrictos, cascos abandonados e outros obstaculos, numa recta que, de ponta a ponta, alcançaria mais do dobro da quasi feita. Se os anteriores tinham sido vencidos, os de então em diante não deparavam na Empresa menor tenacidade.

Foi o periodo das duas primeiras paredes de trabalhadores maritimos, do golpe de morte nos trapiches, da recrudescencia do mau estado sanitario, da isenção de pagamento de impostos locaes, das primeiras medidas de saneamento da cidade, como complemento á parte que nelle vinha tendo a construcção do caes. Não houve, nessa phase, decretos ampliando ou alterando a concessão. O conjuncto de medidas, salvo duas prorogações feitas sem opugnação, foi, por assim dizer, de natureza administrativa.

Conforme se viu, havia ordenado o Ministro da Fazenda, com o fim de melhor acautelar a arrecadação, logo no principio de 1897, que só no caso de não haver lugar, despachassem os navios de procedencia estranjeira nos trapiches ainda existentes. Ficaram estes destinados, de preferencia, á cabotagem (52). Medida de si mesma explicativa, procuraram revogal-a os interesses feridos, quer na sua actividade legitima, quer na da fraude. Pela sua finalidade mesma, ia a Empresa extinguindo certas industrias que só subsistiam na ausencia de um caes, sempre com protesto dos prejudicados, taes por exemplo, o fornecimento de lastro ou de agua aos navios. Sobre aquelle se escrevia no porto (*Tribuna do Povo*, 11 de Agosto de 1897):

> Existem nesta cidade diversos fornecedores de lastro para navios, que pagam impostos ao municipio e usam desse commercio muito legalmente, mas a Companhia Docas de Santos, abusando da permissão de poderem passar as suas locomotivas pelo centro da cidade, unicamente para conducção do material e aterros para suas obras, fornece lastro por preço muito insignificante, fazendo concurrencia aos que não tiveram graciosos decretos.
>
> Será decente essa concurrencia? Tambem por um privilegio, no tempo em que a Companhia promettia muito, para dar pouco, arranjou um meio de inutilizar o negocio de carroças, porque todos os carroceiros são prevaricadores, e desde que a Companhia tome todos os

---

(52) F. Ferreira Goulart, proprietario do trapiche Brasil, fez protesto judicial no Juizo Federal de São Paulo (27 de Agosto de 1897), allegando ter contracto de dez annos no seu trapiche, a datar de 1893. A intimação do Inspector da Alfandega permittia-lhe despachar no trapiche só quando no caes não houvesse vaga. Ora, concluiu, isto era um absurdo, visto que "ninguem conservará seus trapiches, com a respectiva despesa do pessoal, á espera que aquella Empresa faça aquella declaração".

trabalhos commerciaes, industriaes, intellectuaes (estes para os seus advogados), fiscaes (estes para seu intendente), não precisaremos mais da policia, e ficará salva a Patria e teremos o cambio a 30 dinheiros por mil réis.

Sobre a agua dizia o mesmo orgão (14 de Agosto de 1897):

> Existe tambem, em nosso porto, um homem proprietario de embarcações para fornecimento d'agua a navios e essa agua é trazida do sitio das Neves; não é pois tirada do encanamento que fornece o precioso liquido á população. A Companhia Docas entende que esse homem não tem direito de trabalhar, porque ella tambem tem privilegio para fornecer agua aos navios e lá arranjou um meio de fazer concurrencia ao barqueiro d'agua, e fornece-a aos navios que atracam ao seu caes, por preço muito baixo.

Era inevitavel que, no caso dos trapiches, maior fosse a grita. Ora se escondia que a existencia de taes trapiches se tornava incompativel com a do caes, á proporção que este avançava, ora se retomava a posição de 1896, inspirada por sua vez na de 1894, segundo a qual tudo eram manejos para favores inexplicaveis. Esquecia-se de que, accusado então de taes liberalidades, o Ministro do Thesouro era o mesmo que, um anno antes, se louvava na defesa da Alfandega morta. Assim no Rio de Janeiro se escreveu (*O Paiz*, 22 de Setembro de 1897):

> A's medidas abusivas com que o poder publico tem procurado fortalecer essa Empresa, deve juntar-se agora o Aviso do Sr. Ministro da Fazenda ao Inspector da Alfandega de Santos, determinando que não deixe atracar aos trapiches alfandegados os navios de procedencia estranjeira, senão no caso das Docas não terem espaço para as mercadorias importadas. Não ha protecção mais irregular, mais escandalosa, do que a que o Dr. Bernardino de Campos revela nessa ordem — sentença de morte aos trapiches alfandegados, que a Companhia das Docas deseja ver sem renda, para realizar emfim o grande sonho — ser a dominadora suprema do porto, sujeitar ás suas taxas leoninas o commercio de que uma parte ainda prefere esses entrepostos, já por economia, já por necessidade de encurtar tempo.

Uma reclamação de varios commerciantes de Santos assim argumentou, deixando vêr, na citação de quem mais ia luctar por seu trapiche, o interesse que tudo movia:

> Semelhante providencia além de importar um privilegio não baseado em lei, porque os armazens da Companhia das Docas outra coisa não são senão trapiches alfandegados, em perfeita igualdade de condições aos demais entrepostos particulares, viola a faculdade concedida aos importadores pelo artigo 219 da Consolidação das Leis das Alfandegas e mesas de rendas, que assegura aos donos de mercadorias a escolha dos trapiches em que as descarreguem e armazenem, desde que não prejudiquem com isso a fiscalização das rendas publicas.
>
> Até hoje tem sido observada essa pratica, que além de fundada em lei protege convenientemente os interesses do commercio de importação de certos generos, que pela sua natureza ou pelo seu valor não supportam as taxas da Companhia das Docas ou, pela necessidade de prompto desembarque, são favorecidos com despacho sobre agua.
>
> Trapiches ha nesta cidade, como o Brasil, de propriedade de F. Goulart, que offerecem todas as garantias ao fisco e contra os quaes jámais se levantaram reclamações.
>
> Nenhuma conveniencia da arrecadação do imposto ou da sua fiscalização aconselha portanto o monopolio que actualmente o Aviso de S. Ex. estabelece em favor da Companhia das Docas, contrariando a justa liberdade de acção que, em materia de puro interesse individual, uma vez mantidos os interesses da Fazenda Federal, a lei deu aos commerciantes.

Mas, a reclamação não foi attendida. Lêr-se ha, na imprensa do tempo, que recebel-a teria sido affrouxar nas medidas de boa arrecadação, postas em pratica pelo Thesouro; que só a este, e não aos interessados, cabia a indicação do lugar do despacho (53). Accusou-se, apesar disto, ao Ministro, de fazer favores illegaes, entregando, do mesmo passo, o porto a um monopolio. "O Dr. Bernardino de Campos passa bem, ainda é Ministro desta progressista Republica, commentar-se hia então, e o Sr. Candido Gaffrée ainda é seu secretario particular, a beneficio das Docas de Santos". Se havia abuso não era caso de cassar o alfandegamento? Chegaria a isto o Governo Federal, pelos tropeços que sua acção encontrava e os recursos de que dois desses trapiches lançavam mão para impedir, allegando posse, o prolongamento do caes; mas só depois da parede que, durante cerca de duas semanas, ameaçou paralyzar o serviço.

A politica da Companhia não era de indifferença pelo pessoal. Ao contrario. Desde o inicio porfiava ella por constituir um corpo permanente de operarios e trabalhadores, facilitando-lhes moradas salubres, medicamentos e cuidados medicos, bem como o fornecimento de generos de boa qualidade, por preços inferiores aos do mercado. "Isto, porém, ainda não é bastante, dizia a Directoria no Relatorio de 1894, convém criar um fundo de reserva para amparo dos que se invalidarem no serviço, auxilio ás suas familias e edificação de um asylo. As vantagens que esse pessoal, a Companhia e todos os que dependem do serviço do caes, auferirão com tal organização, são tão evidentes que dispensam ser demonstradas e, por mais difficil que seja realizal-as, não convém abandonar a idéa". Não havia menos, desde então, o intuito de animar o operario:

> Salienta o nosso illustrado engenheiro-chefe os importantes serviços prestados pelas nossas bem montadas officinas, providas de um pessoal sufficientemente habilitado, resentindo-se, no entanto, do mal geral entre nós, a falta de estabilidade desse pessoal. Para remediar este mal, temos procurado proporcionar ao operario certo estimulo, augmentando o seu salario na proporção de seus meritos e constancia no trabalho, e facilitando-lhes alimentação sadia a preços baixos, e moradia que ainda não é tão boa como desejamos, pelas grandes difficuldades na solução desse problema, realmente difficil, não só pela enorme despesa que acarreta, como, principalmente, pelos habitos dos operarios, pouco de accôrdo com a hygiene e ordem. Dahi os constantes conflictos entre elles, sujeitando-os a uma fiscalização severa, que consideram de excessivo rigor, e que, em parte, elimina as vantagens que se podiam obter.

Pelo numero de homens em *gréve* e as depredações que começavam a fazer, o movimento parecia assumir proporções. Despachou o Governo Federal o cruzador *Timbyra* para Santos, o que, combinado com as medidas de prevenção local, tudo aquietou (54). Foi motivo occasional o desastre occorrido a bordo de

---

(53) "As docas nas condições das de Santos, como os trapiches alfandegados, a que aquella está equiparada, como os entrepostos particulares, são consideradas como verdadeiras dependencias das alfandegas, e o que a legislação da Fazenda consigna, muito ao envéz do pretendido principio, é que "a designação para deposito de mercadorias é de exclusiva competencia do inspector. (Art. 219 da Consolidação)". *Jornal do Commercio*, 25 de Setembro de 1897.

(54) A Associação Commercial de Santos resolveu pedir ao Governo Federal um contingente de cem praças e um navio de guerra (18 de Outubro de 1897). Igualmente tomou conhecimento da representação local, encabeçada por Theodor Wille contra a preferencia dada ao caes para o despacho de mercadorias vindas do estranjeiro, com o fim de transmittir ao mesmo Governo. A resposta de Bernardino de Campos, Ministro da Fazenda, não se fez esperar: "A Alfandega de Santos executa o disposto no artigo 219 da Consolidação, tendo em vista a melhor fiscalização da renda. O Governo não póde modiifcar as medidas tomadas nesse sentido. Quanto á *gréve*, tem providenciado na esphera de suas attribuições e com o Governo do Estado a ordem será mantida".

um cargueiro, ao longo do caes, mas o verdadeiro, estava na reacção provocada pelos trapicheiros, accenando aos estivadores com a elevação de salarios e com um protesto contra a perda de um companheiro e ferimentos noutros. Em Santos, a *Tribuna* foi pela parede, emquanto o *Diario* se manteve neutro (55). No Rio o *Jornal do Commercio* viu tambem na agitação o dedo dos trapicheiros (56). A Directoria referiu-se em poucas linhas a esse acontecimento, no seu relatorio de 1897:

> Logo após tivemos em Santos um movimento contra a nossa Companhia, manifestado por uma *gréve* a que se pretendia dar proporções assustadoras, mas que, graças á energia dos Governos Federal e Estadual, ficou claramente demonstrado que tal *gréve* não era de trabalhadores da Companhia, visto que estes, desde que sentiram-se garantidos pelas autoridades, continuaram a trabalhar, não acedendo aos convites que receberam para a sublevação e consequentes desordens.
>
> Durante essa emergencia, foi a nossa administração valentemente auxiliada, não só por todos os chefes de serviço e seus auxiliares, como ainda pelas principaes companhias de vapores, o que permittiu que, apesar da desordem ter perdurado durante mais de 15 dias, nunca o serviço fosse interrompido e, logo que cessaram as causas que o procuravam anarchizar, tudo entrou em seus eixos.
>
> As causas desses constantes e reiterados ataques á nossa Companhia são diversas, salientando-se, entre todas, o zelo fiscal a que somos obrigados, no exercicio das nossas funcções de auxiliares do Governo Federal na arrecadação das suas rendas e na salvaguarda dos nossos proprios interesses.

E o Relatorio do Ministro da Fazenda, Bernardino de Campos, referente ao anno de 1898:

> Pouco durou essa perturbação, porque os grévistas não tardaram em reconhecer a falta de apoio por parte dos seus companheiros, convencendo-se de que o poder publico, representado por um dos seus orgãos, o Ministerio da Fazenda, no empenho de garantir o trabalho daquelles que recusaram a alliança no terreno da insubordinação e se conservaram fieis á disciplina, providenciára com a maxima promptidão e energia, já enviando para ali um navio de guerra que tão bons serviços prestou em tal emergencia, já requisitando o concurso da força estadual, que desenvolveu a sua actividade com muita solicitude.
>
> Parecendo-me, no primeiro momento, que a *gréve* tomaria outras proporções, tal foi o aspecto com que se manifestou, empreguei medidas extremas no intuito de garantir os interesses publicos e commerciaes; e, em uma conferencia que tive com a Directoria da Associação Commercial, mostrei a situação anarchica e embaraçosa que esse lamentavel acontecimento poderia criar, se houvesse qualquer demora no emprego dos meios coercitivos para sua repressão.

---

(55) "Trata-se duma questão que affecta principalmente a economia particular duma Companhia e, por outro lado, duma reclamação mantida com calma pacificamente. Uma parte com o direito de reclamar, outra com o direito de attender ou de resistir a essa reclamação. Força, porém, é que confessemos que quem reclama não tem o direito de impôr. O trabalho é livre e quem não quer trabalhar não trabalha, mas nem por isso póde impedir a acção dos que desejam trabalhar". *Diario de Santos,* 26 de Outubro de 1897.

(56) "As denuncias dadas da tribuna do Senado e da Camara, das enormes depredações que soffriam as rendas aduaneiras em Santos, no Ceará e em outros portos foram confirmadas pelos effeitos das medidas de repressão empregadas pelo Governo. E' sabido que nessas alfandegas, depois da adopção dessas medidas, a renda subiu enormemente e tanto mais, quanto a importação este anno é inferior á do anno passado.

"Se se relaxar nessas medidas, se se recuar diante das investidas dos defraudadores das rendas publicas, além do mau exemplo de moral, que reflectirá sobre a sociedade, terão os legisladores federaes, para supprir os serviços da União, de aggravar mais os tributos, para serem sómente pagos pela gente honesta em gaudio e lucro dos deshonestos". *Jornal do Commercio,* 22 de Outubro de 1897.

> Essa illustre corporação, em voto expresso, declarou-se solidaria commigo e, nesse sentido telegraphando-nos, pediu que fossem attendidas as minhas indicações. Felizmente, depois de alguns dias, despareceu esse incidente, procurando submeterem-se ao trabalho alguns dos desordeiros, que mais exaltados se mostraram na occasião.

A segunda parede, de caracter mais grave, foi no correr de Novembro de 1904. Iniciada pelos carroceiros, logo ampliou-se a outras profissões, ameaçada a cidade de ficar sem pão nem carne. Já existiam a "Sociedade 1° de Maio" e a "Sociedade Internacional União dos Operarios" a qual, no dizer do delegado especial, enviado pelo Governo do Estado "intervinha no trabalho, já exigindo dos patrões augmento de salario, já pretendendo regular perante elles os casos de admissão e demissão dos empregados, já exigindo que todos os empregados de salario diario fizessem parte da associação como seus membros effectivos".

Para a *Tribuna* a parede fôra provocada pela propria Empresa, pois "Russia em miniatura, o trabalhador só tem deveres, não tem direitos..." (5 de Maio de 1905). Afim de cooperar com as autoridades de terra, seguiu do Rio o cruzador *Tamandaré*. Neutro, ainda, na questão, o *Diario* tomou, afinal, partido contra o movimento, uma vez que ia além do que se pretendia inicialmente, pois estava a cidade ameaçada de ficar sem luz e alimentação (57). Interesses commerciaes feridos reagiram, porém, terminando o movimento sem a satisfação das exigencias. Hostil, rematou o *Mercantil* (30 de Junho):

> Ella, a majestosa e omnipotente companhia dos milhões, na faina de accumular capitaes, não satisfeita com o seu poderio descabido, não pagando impostos de especie alguma á Municipalidade, dispondo a seu talante do Governo Federal, usurpa agora o pão da bocca do proletario que a custo sustenta os seus filhos, suando desde pela manhã até á noite, na conducção de saccas de café para bordo, arriscando até a propria vida sobre os estreitos e elevados pranchões do caes.

Foi por esse tempo que F. Ferreira Goulart e J. Xavier Pinheiro, allegando posse e pedindo indemnização de 2.100:000$000 pela passagem do caes pelas pontes de seus trapiches, propuzeram acção judicial, sendo manutenidos pelo Juiz Federal.

Não só Goulart obtivera o mandado, como processava o encaminhamento de pedido para construcção de uma carreira. Sobre aquelle, solicitou logo Joaquim Murtinho, então Ministro da Viação e Obras Publicas (3 de Setembro de 1897) providencias ao seu collega da Justiça, em beneficio dos interesses da União "offendidos pela invasão dos terrenos de marinha ali situados, dos quaes não consta que houvesse titulos de concessão, pelo que devem ser reivindicados". Sobre a carreira, informou o substituto Sebastião de Lacerda (8 de Maio de 1898) já estar o dique contractado com a Empresa. E concluiu:

> E finalmente se outras razões não houvesse, a da salvaguarda dos capitaes nacionaes, a seria effectividade dos contractos e bem entendida realidade dos serviços aconselhariam a não instituir-se uma interminavel serie de concessões, a estabelecer uma concurrencia que poria em risco as concessões anteriores, notando-se que muito importa con-

---

(57) "Temos animado, e não poucas vezes, as classes operarias, sempre que ellas comnosco contribuem para a normalidade do trabalho, que é base do nosso engrandecimento; festejamos as suas victorias, auxiliando-as nas suas conquistas, sempre que obtidas á sombra da paz e da ordem.

"Nesta emergencia, porém, não as podemos acompanhar; mentiriamos ás nossas tradições e á nossa consciencia, se dissessemos que a *grève* que nos opprime é uma *grève* pacifica, e se defendessemos as razões apresentadas para a sua existencia. A *grève* actual é uma ameaça a tudo e a todos". *Diario de Santos*, 19 de Junho de 1905.

siderar que taes obras, em que se empenharam capitaes nacionaes, por contracto com o Governo, são de propriedade da União, á qual reverterão no fim do prazo da concessão.

Conseguindo, embora temporariamente, criar embaraços ao proseguimento dos trabalhos, essa demanda encheu de alegria aos adversarios da Empresa e teve como patrono H. Inglez de Souza, nome que, como os de Carvalho de Mendonça, Ferreira Vianna e outros, já empenhados até essa época a favor ou contra, estava na altura da melhor tradição juridica brasileira (58). Reconhecendo os serviços prestados pela Companhia, seus artigos foram defesa cerrada dos trapiches, entre os muitos que, no Rio e Santos, a questão provocou, numa polemica de mezes. Vieram a publico, de novo, os abusos aduaneiros do porto, o desconceito que, no proprio dizer das autoridades alfandegarias, haviam cahido as pontes e os trapiches (59). O processo deu lugar a varios incidentes (60), e sobre elle escreveu o Ministro da Viação e Obras Publicas, Severino Vieira, ao Procurador Geral da Republica (22 de Junho de 1899):

> Em 1897, o Major Joaquim Xavier Pinheiro e Francisco Ferreira Goulart protestaram contra o Governo da União por ter concedido á Companhia Docas de Santos a construcção das obras do caes nas respectivas testadas e frentes de trapiches e armazens de sua propriedade, com preterição da preferencia assegurada pelo artigo 16 do decreto n. 4.105, de 22 de Fevereiro de 1868. Desta preferencia desistiu um dos protestantes, e ambos, não tendo conseguido a concessão dos terrenos de marinha e accrescidos, natural ou artificialmente, requereram ao Juizo Seccional deste Districto mandado de manutenção de posse ou quasi posse que allegavam sobre as aguas do mar ou rio navegavel que forma o porto de Santos, e o mandado foi concedido. Por ultimo, o Juiz Seccional, melhor esclarecido, julgou improcedente a acção de manutenção de que os autores interpuzeram o recurso de appelação para o Supremo Tribunal.
>
> A urgencia das obras e a demora na decisão da manutenção forçaram o Governo a requerer caução de *opera demoliendo*. Nestas circumstancias é ocioso encarecer a justiça que assistia á União Federal na confirmação do julgado em primeira instancia, como primeira desaffronta do seu dominio publico e privado aggredido pela usurpação e injusta detenção dos appelantes.

Quanto ás pontes:

> 1° — O plano das obras do caes, como está traçado e approvado, não se utiliza de um milimetro, sequer, dos terrenos de marinha de que os appelantes são detentores injustos e sem titulo, isto é, usurpadores;

---

(58) Julgada depois improcedente pelo Supremo Tribunal Federal, a acção de Joaquim Xavier Pinheiro e Francisco Ferreira Goulart, estava em appelação, no mesmo tribunal, a de Antonio José Villas Bôas, a quem a justiça de São Paulo negára razão, quando pretendia ter a Empresa (e tambem a Camara Municipal de Santos) occupado terrenos seus.

(59) Como o de Turibio Guerra inspector precedente, ordenando ao fiscal de Paquetá (17 de Novembro de 1896) maior vigilancia pela falta de confiança nesse deposito, as repetidas reclamações de commerciantes, o extravio de mercadorias e inquerindo se havia conveniencia na continuação do alfandegamento; e do então fiscal, deixando entrever, nas entrelinhas de seu officio de resposta, graves restricções (19 de Novembro de 1896): "Entretanto, ao concluir esta, seja-me permittido suggerir a V. S. como medida fiscal, inadiavel e unica, a conveniencia de não mais atracarem ás pontes e trapiches particulares, para operações de descarga, navios a vapor que conduzam para este porto mercadorias sujeitas a direito de consumo, sendo no mais, quanto ao deposito de mercadorias nos trapiches alfandegados, observadas as disposições da Consolidação das Leis das Alfandegas e mesas de rendas".

(60) Negado direito aos reclamantes, deu-se ordem de destruição das duas pontes, mas tendo aquelles aggravado para o Supremo Tribunal Federal, a destruição iniciada teve que suspender-se. Solicitou então o Governo Federal autorização para proceder ás obras sob caução *opera demoliendo* (14 de Janeiro de 1899).

2° — As ditas obras têm de ser construidas sobre aguas do mar ou rio navegavel que formam o porto de Santos, por essa natureza fóra do commercio, inalienaveis e imprescriptiveis, como partes integrantes do dominio publico nacional;

3° — As duas pontes, das quaes os appelantes pretendem derivar a sua imaginaria posse ou quasi posse sobre o mar ou aguas do porto em que foram construidas, não lhes pertencem: uma, ao serviço do trapiche "Paquetá", foi construida por Souza Martins & C., e a outra, que servia aos trapiches "Brasil" e "America", pela Companhia Docas de Santos, por ordem do Governo da União e á sua custa, por ter sido a respectiva despesa incluida no capital da Companhia Docas de Santos (Decreto n. 2.461, de 12 de Fevereiro de 1897);

4° — Estas duas pontes foram construidas para servirem provisoriamente (Aviso n. 352 de 3 de Novembro de 1891 e Decreto n. 943 de 15 de Julho de 1892) e para attender ás necessidades do momento, sob a condição de serem destruidas logo que o exigissem as obras de construcção do caes nos pontos em que estavam estabelecidas;

5° — No local do dominio publico em que foram construidas as referidas pontes o seu uso não podia deixar de ser a titulo precario, e ainda está este uso precario reconhecido e expressamente declarado pelo usuario Goulart em carta dirigida á Companhia e existente nos autos.

Quanto aos terrenos de marinha:

1° — Que não exhibiram nem titulo de concessão e aforamento, são apenas detentores com usurpação clandestina;

2° — Que, depois de contractadas as obras do caes, requereram o aforamento, o que não lhes foi concedido;

3° — Que ainda por esta razão não podiam invocar a preferencia do artigo 16 do Decreto n. 4.105, de 22 de Fevereiro de 1868, afóra a decisiva de não ser admissivel preferencia sobre a União Federal, senhorio em plena propriedade e dominio dos terrenos de marinhas.

Sobreleva ainda notar que o protesto de preferencia além de excluir, absolutamente, a imaginaria posse sobre o mar ou aguas do rio que formam o porto de Santos, allegada pelos appelantes como fundamento da acção de manutenção, foi feito em 1897, quando o prolongamento do caes até Paquetá foi autorizado muito antes pelo Decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890, e a respectiva planta approvada por Decreto n. 790, de 8 de Abril de 1892, e neste prolongamento estavam já incluidas as frentes e testadas dos armazens e trapiches dos appelantes. O prolongamento de Paquetá a Outeirinhos, autorizado por Decreto n. 942, de 15 de Julho de 1892, excede da linha fronteira dos armazens e trapiches dos appelantes.

"Dokopolis" já era epitheto que, na linguagem jornalistica da opposição local, encontrou a cidade. Na *Cidade de Santos* oppôz Francisco de Paula Ribeiro, pela Companhia, contradicta ás allegações adversas, numa polemica que se prolongou (61).

CAPITULO XVIII

ARMAZENS GERAES, TAXAS MUNICIPAES

Era da lei de 1869, reguladora da concessão, que as empresas de Docas poderiam obter "a faculdade de emittir titulos de garantia das mercadorias depositadas nos respectivos armazens, conhecidos pelo nome de *warrants* (artigo 1°, § 5°). Regulamento especial disporia sobre isso.

---

(61) Houve tambem, a esse tempo, uma permuta de terras com o Estado de São Paulo e a acção proposta por alguns pseudo proprietarios nos Outeirinhos, os quaes pretendiam rehaver esses terrenos ou o seu valor, fixado por elles em 2.811:550$000. Essa questão, em que, como as demais, venceu a Empresa, não deixava de causar embaraço e, pelo menos, difficultar o andamento dos trabalhos. Vêr Relatorio da Directoria, 1902.

Demolição de antigas pontes de trapiches em Paquetá (1899)

Um projecto de lei autorizando a criação de armazens geraes, em debate na Camara Federal, continha, além de outras disposições, a que autorizava, nas alfandegas, a instituição de salas para vendas publicas de café. Para o *Correio Paulistano* (18 de Dezembro de 1898) era o assumpto prematuro, além de offerecer, na sua fórma legislativa, "um duplo perigo, — a ruina da lavoura pela restricção ainda maior do credito e pela depreciação mais accentuada do café, e a instituição de um enorme monopolio... de intromissão, sem nenhuma das vantagens que o monopolio para a venda póde trazer". No *Estado de São Paulo*, do mesmo dia, a opposição, ao examinar o projecto na Camara, não era menor:

> Mas isto, decididamente, não póde ser. A Camara ha de reconsiderar o seu voto e, se o não reconsiderar, já que o Senado não terá tempo de corrigir o erro dos Deputados, o Governo ha de oppôr-se a que a estranhissima medida entre em execução.
>
> Que tremendo abalo economico não haveria em São Paulo se se supprimisse de repente o commercio de commissões! E que triste destino o dos lavradores que precisam de dinheiro (quasi todos) e que teriam de sujeitar-se, sem protestar, á lei que lhes impuzesse a poderosa empresa!
>
> A Companhia de Docas poderia dispôr, como verdadeira soberana absoluta, de toda a riqueza paulista. Seria uma monstruosa sanguesuga, a absorver tranquillamente, á sombra da lei, toda a seiva do Estado. Não ha absurdo maior.

No porto, lamentava a *Cidade de Santos*, entre outras cousas, o desapparecimento do transporte por caminhões (20 de Dezembro de 1898):

> Não contente com o monopolio do porto, com taxas de armazenagem exaggeradas, construiu a Companhia armazens para o recebimento de café, fazendo desapparecer em futuro proximo os transportes em carroças e caminhões, matando, portanto, essa industria que tanta vida dá a Santos.
>
> Um concurrente assim favorecido torna-se inexpugnavel, transforma-se em um Estado no Estado, precisando ser combatido com vehemencia e patriotismo.
>
> Mais longe, entretanto, vão as aspirações da Companhia Docas. A poderosa senhora do porto de Santos, o unico do Estado de São Paulo, sonha com o monopolio do café, pretendendo assim matar o commercio de commissões.

Votou, em consequencia, a Associação Commercial de São Paulo uma representação ao Senador Moraes Barros e ao Deputado Bueno de Andrada (20 de Dezembro de 1898) para que ambos promovessem os passos necessarios de defesa. Alarmou-se tambem a congenere de Santos. Na sessão da Camara Federal, de 22 do mez de Dezembro, foi explicada, porém, a iniciativa:

> O Sr. Alcindo Guanabara antes de entrar na discussão do orçamento em debate, pede permissão á Camara, visto estar na tribuna, para explicar uma emenda que apresentou com o seu nobre collega da Commissão de Orçamento, ausente, o Sr. Serzedello Corrêa, sobre a venda publica de café, e que provocou reclamações no Estado de São Paulo.
>
> Argue-se que a medida tem por fim entregar o commercio do café á Companhia Docas de Santos. Nada mais injusto. O proposito da emenda é exclusivamente favorecer o productor do café de modo a libertal-o da situação em que se acha, coagido a dar a sua mercadoria até na propria porta da fazenda aos agentes dos exportadores.
>
> Conferindo ao Governo autorizações para estes armazens publicos, collocando o productor em communicação immediata com o comprador, não houve beneficio nenhum especial dado á Companhia Docas de Santos, porque ella está no gozo de emissões de *warrants*, já pelas leis de 1869 e 1886, já pelo proprio decreto de sua concessão.

Se fosse possivel á Companhia monopolizar o commercio do café produzido naquelle Estado para exportação, ella já o teria feito e senão o fez ainda é naturalmente porque não lhe convém, porque não temos organização bancaria capaz de resistir a esta situação.

Esta situação não se modifica pela sua emenda, que se compõe de duas partes, uma relativa á venda publica e outra sobre a emissão de *warrants*. Esta segunda parte foi supprimida porque o orador verificou posteriormente que o ex-Ministro da Fazenda, o Sr. Bernardino de Campos, tinha regulamentado a materia.

O motivo que o levou a patrocinar a emenda a que se refere foi, sobretudo, facilitar o concurso por parte do Estado para que os interessados directamente na questão do café se liguem, e como a sua organização actual é insustentavel, procurem meios de sahir della, isto é, afastar quanto possivel o intermediario.

O proprio Chefe da Nação, em telegramma á Associação Commercial de Santos, explicaria que não merecia o caso o escarceu levantado (62). Por seu lado, uma communicação da Empresa (*Jornal do Commercio*, 22 de Dezembro de 1898) reduzia a questão, no que lhe dizia respeito, aos seus verdadeiros termos:

O direito de emittir *warrants* foi concedido pela lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869 ao que não se oppõe, antes confirma a emenda do Sr. Serzedello. Em virtude dessa lei e dos contractos celebrados com o Governo, a Companhia Docas de Santos tem o direito de emitir *warrants*. Ainda este direito foi confirmado pelo Decreto n. 2.502, de 24 de Abril de 1897.

Essa faculdade não é exclusiva da Companhia Docas de Santos; compete tambem ás Alfandegas, docas em geral e a muitos outros estabelecimentos declarados no citado decreto.

Deste assumpto não trata a emenda do Sr. Serzedello.

Sobreleva notar que as vendas publicas por atacado, objecto da emenda do Sr. Serzedello, são voluntarias e não de café determinadamente, mas em geral, de mercadorias de importação e exportação, que serão especificadas em tabela que acompanhará o acto de cada autorização.

Em vista do que, não ha pretexto sequer para vêr na emenda do Sr. Serzedello arriscados os altos interesses do Estado ou ainda dos particulares. Não sendo lei o projecto do orçamento, em que está inserta a emenda do Sr. Serzedello, a Companhia Docas de Santos não cogitou ainda da pratica da sala de vendas publicas por atacado.

A verdade era que a criação dos *warrants* só podia ter o assentimento da praça de Santos, quando não do Estado em geral. Mas a maneira de regulamental-os, bem como certos interesses em jogo, pediam tempo. Ministro da Fazenda, baixou Bernardino de Campos, em 1897, um decreto precedido de longa exposição explicativa (63), mas havia ficado sem effeito. A propria Companhia,

---

(62) "Palacio da Presidencia, 21 de Dezembro de 1898. — A' Associação Commercial de Santos — Emenda sobre vendas publicas de café não reveste caracter imperativo, sendo apenas uma autorização confiada ao criterio da administração e da qual o Governo não fará uso verificada inconveniencia da medida. Ella não constitue tão pouco monopolio ou privilegio a empresas de qualquer natureza, podendo a concessão de armazens ser dada a quem solicitar. Demais, não estabelece obrigatoriedade para os productores, os quaes poderão expôr á venda seus generos pelos processos que preferirem. E', pois, um regime de ampla liberdade que não compromete interesse de classes ou individuos, quando mesmo fosse utilizada a autorização, o que só se dará reconhecida de modo positivo e com acquiescencia das classes interessadas na utilidade da medida. Não ha, portanto, motivo para apprehensão. — Campos Salles".

(63) Decreto n. 2.502, de 24 de Abril de 1897. As palavras finaes da exposição, depois de assignalado o occorrido noutros paizes, eram estas: "O valor intrinseco da coisa depositada colloca o *warrant* entre os titulos de primeira ordem, pois que além de só ser preferido pelos direitos da alfandega, taxas das docas, despesas de venda, armazenagem, conservação e salvamento, sobre a mercadoria dada em garantia, ainda resta ao credor, no

com o intuito de preparar a opinião para essa reforma, fizera publicar alguns estudos, acompanhados de uma extensa exposição de punho de J. X. Carvalho de Mendonça (64). Posteriormente, o decreto legislativo n. 1.102, de 21 de Novembro de 1903, regulou o estabelecimento de empresas de armazens geraes, de modo que, baseada nelle, a de Santos offereceu um projecto de regulamento (12 de Fevereiro de 1904) que só nove mezes depois (12 de Novembro de 1904) o Governo Federal acolheu, com modificações (decreto n. 5.355). Taes modificações eram, porém, inaceitaveis pela Empresa, que sobre ellas não fôra ouvida. E só tres annos mais tarde (17 de Setembro de 1907, decreto n. 6.644) foi o assumpto definitivamente regulado.

Em duas exposições, que fez ao Governo Federal, alinhou a Companhia as razões fundamentaes de suas divergencias. Os depositos de café em Santos, no valor já então de cerca de 50.000 contos, precisavam movimentar-se. Mas as providencias do decreto n. 5.355 redundavam, segundo a Companhia, em maiores tropeços, além de outros ao commercio em geral. Esse decreto, além de reduzir os armazens das Companhias a armazens alfandegados, prohibia a emissão de titulos sobre mercadorias de importação; subordinava até a policia e economia dos armazens geraes, destinados á guarda de mercadorias não sujeitas ao imposto aduaneiro, á fiscalização da Alfandega, coisa que nem aos particulares se permittia; desprezava os interesses do Thesouro, ao prorrogar o prazo de 4 para 8 dias; tornava iliquidos os titulos de deposito e *warrants* sobre mercadorias importadas, quando a virtude delles estava justamente na sua liquidez e certeza, etc.

Julgou a Empresa, em consequencia, e com pesar o disse, que essa situação era incompativel com suas leis e contractos, prejudicando "todas as vantagens que o decreto legislativo n. 1.102 teve em mira ao permittir e fomentar a emissão e negociação dos conhecimentos de deposito e *warrants* sobre mercadorias de importação". (65) Lê-se na primeira representação (11 de Novembro de 1904):

> Na organização do regulamento interno, que a Companhia Docas de Santos teve a honra de submeter á approvação do Governo, esfor-

---

caso de insufficiencia do producto da venda da garantia real, a acção pessoal contra o primitivo devedor e os endossantes, responsaveis solidarios.

"Junta a estas garantias, já de si valiosas, a da rapidez da execução, deve-se esperar que os titulos emittidos inspirem a maior confiança aos bancos e capitalistas. As demais disposições do regulamento não carecem de justificação; explicam-se por si. Com as concessões feitas a exemplo de outras nações, conseguiremos o elevado intuito da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869 — "o uso dos *warrants* no Brasil", e este primeiro resultado trará outros, de não menor importancia, para o maior desenvolvimento do commercio e da producção".

(64) "Exposição sobre o estabelecimento de armazens geraes e emissão de titulos, bilhetes de deposito e *warrants*". *Jornal do Commercio,* 10 de Julho de 1901.

(65) "Como já disse, é com pezar que ella não inicia desde já o serviço de emissão de conhecimentos de depositos e *warrants* na grande praça commercial de Santos, onde é anciosamente esperado. O que não se poderá negar é a boa vontade da Companhia em attender aos reclamos insistentes do commercio de Santos. Depois de publicado o decreto legislativo n. 1.102, ella, sem perda de tempo, preparou-se para desempenhar tão valioso serviço, submetendo á approvação do Governo Federal, desde o dia 12 de Fevereiro deste anno, o regulamento interno dos armazens geraes. Infelizmente o decreto n. 5.355, de 22 de Outubro findo, approvando esse regulamento, modificou-o em pontos substanciaes. Nessas condições é preferivel não fazer aquelle serviço, a desempenhal-o deturpando com entraves e subordinação da Companhia a um regime diverso daquelle em que vive actualmente á sombra das leis e de seus contractos.

"Ao espirito illustrado de V. Ex. não passarão despercebidas as considerações acima expostas, e a Companhia Docas de Santos, no intuito de vir em auxilio do commercio e agricultura do Estado de São Paulo, facilitando-lhes as vantagens e beneficios dos armazens geraes, dirige-se de novo ao Governo solicitando a approvação do regulamento interno submettido á sua approvação nos termos do artigo 4° do decreto legislativo n. 1.102, de 21 de Novembro de 1903, revogado o decreto n. 5.355, de 22 de Outubro ultimo". — *Representação ao Ministro da Fazenda,* 11 de Novembro de 1904.

çou-se ella, como lhe cumpria, em acautelar e garantir o mais possivel os interesses da Fazenda Nacional; melhor não poderia satisfazer esses interesses do que adaptando o serviço em execução no porto de Santos ao regime do decreto legislativo n. 1.102, de 1903. Nem seria justificavel que, pelo simples facto de emittir sobre mercadorias de importação os titulos de que fala este decreto legislativo, architectasse ella um outro serviço independente, oneroso e regulado por disposições diversas das que a experiencia de um decennio tem aconselhado. Outro não foi o pensamento do decreto legislativo n. 1.102, bem claro nas primeiras linhas do seu artigo 4°.

A inconsistencia das modificações constantes do decreto n. 5.355 deu á Directoria da Companhia Docas de Santos a certeza da correcção do seu proceder e a mais plena convicção de que ella soube amparar com alto apuro os interesses da Fazenda Nacional, conciliando-os, entretanto, dentro do terreno legal, com os do commercio, em cujo beneficio foram instituitdos os armazens geraes.

A segunda representação assim concluia (15 de Setembro de 1905):

Diz a lei n. 1.102 que a Fazenda Nacional é privilegiada pelos direitos ou impostos que lhe forem devidos (artigo 26); que este credito será declarado exactamente nos titulos, sob pena de perda de preferencia.

Para garantir a Fazenda deu o regulamento a responsabilidade ao conferente.

As alterações do decreto n. 5.355 querem que, além dessa responsabilidade, exista a do dono ou cessionario das mercadorias.

Ora, a vantagem dos titulos é a sua liquidez e certeza; o portador de boa fé precisa saber ao certo e definitivamente quanto tem de pagar ao fisco. Se este imposto estiver sujeito á variação por occasião de sahir a mercadoria, bem se comprehende, os titulos torna-se hão sem valor por causa das surprezas de ultima hora, filhas da inepcia ou má fé dos conferentes. Outro ponto, os leilões não pódem ser os mesmos das Alfandegas, susceptiveis de um processo longo. O aviso das mercadorias abandonadas deve ser dado pela Companhia Docas, marcando o prazo de quatro dias para a retirada, findos os quaes a mercadoria será vendida por corretor ou leiloeiro (lei n. 1.102, artigo 10, § 1°).

As emendas do decreto n. 5.355, revogam a lei; mandam que a Companhia avise ao Inspector, que este expeça aviso ao depositante, marcando oito dias, sob pena de ser vendida em leilão.

Não se comprehendeu, então, que o interesse da Companhia era por uma solução urgente e adequada; levou-se mesmo sua attitude á conta de opposição. Foi o caso que Candido Rodrigues, declarando, aliás, no Senado de São Paulo, não ter conhecimento aprofundado do assumpto, deu a entender que, devido ao capricho ou á má vontade da Companhia Docas de Santos, aconselhada pelo seu advogado, o Estado não gozava até então do beneficio dos armazens geraes com a faculdade de emissão de titulos de conhecimento de deposito e *warrants*. Fundamentou, então, o mesmo Senador um projecto (66), autorizando o Governo a garantir os juros de 6 % ao capital necessario á construcção, dentro de 2 annos, dos referidos armazens (13 de Agosto de 1906). Combateu essa supposição, em varios artigos do *Estado de São Paulo* (5 e 6 de Setembro de 1906) J. X. Carvalho de Mendonça, citando os esforços da Empreza desde annos atraz:

---

(66) Artigo 1° — Fica o Governo autorizado a garantir juros de 6 % ao capital necessario de 4.000 contos que, dentro do prazo de 2 annos, a contar da promulgação da presente lei, fôr empregado na construcção dos armazens geraes, de que trata a lei federal n. 1.102, de 21 de Novembro de 1903.

§ 1° — O prazo de garantia de juros não poderá exceder de 10 annos, assim como não poderá exceder de 400 contos o capital garantido a cada concessionario para a construcção na mesma localidade.

§ 2 — O Governo poderá permittir a localização em qualquer ponto do interior do Estado que melhor consulte os interesses da lavoura e commercio".

> Nem se diga que a Companhia farejava lucros. Era mister que a instituição estivesse em seu auge, que tivessemos bolsas que alimentassem os depositos em extraordinaria escala, para se esperar, não direi alguns grandes lucros, mas lucros que remunerassem o capital. A prova do que affirmo está no projecto do illustre Senador Candido Rodrigues. S. Ex. acha que é indispensavel a intervenção do Estado, garantindo juros de 6 % aos capitaes empregados nas empresas de armazens geraes.

A' questão dos *warrants* se ligava a dos impostos e do augmento de armazens, a operar-se, tambem, veremos adiante, não sem resistencia. Que a Empresa estava isenta de impostos municipaes, como se achava dos estadoaes e federaes, não havia duvida para o Ministereio da Viação, o qual officiou, nesse sentido, ao Governo do Estado (6 de Março de 1903). Havia tambem lei estadoal, prohibindo imposto municipal sobre concessões federaes. "As obras e serviços contratados com a Companhia Docas de Santos, disse aquelle Aviso, são obras e serviços federaes, isentos, portanto, de toda sorte de impostos, sejam federaes, sejam estaduaes ou municipaes. Os armazens mandados construir no littoral daquelle porto são do dominio da União e, como tal, inalienaveis".

Motivára a decisão a contribuição votada pela Camara Municipal de Santos a principio sobre os predios e armazens e, depois, sobre os negociantes que delles se servissem para deposito de suas mercadorias. Já nos Avisos ns. 746, de 9 de Agosto de 1893; 272, de 1° de Dezembro de 1899; e 143, de 6 de Julho de 1901, insistira o Governo Federal no seu ponto de vista. Reclamou a Companhia contra a Camara Municipal (Outubro de 1906), posição que renovou em Junho e Agosto de 1907:

> Os bens e serviços federaes não pódem ser taxados pelos Estados e, com maior razão, pelas Municipalidades. E' o preceito do artigo 10 da Constituição Federal. Na conformidade deste preceito, a lei federal n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903, declarou que todas as empresas de docas gozam de isenção de quaesquer impostos, inclusive estaduaes e municipaes.
>
> Já se vê que não se trata de um favor exclusivamente á supplicante, mas de uma medida de caracter geral, garantida pela Constituição Federal e definida em lei expressa, além de consignada em contracto solenne celebrado entre a supplicante e o Governo Federal (Contractos de 14 de Novembro de 1902 e 29 de Janeiro de 1904).
>
> De igual favor gozam as estradas de ferro (Avisos do Ministro da Industria, de 31 de Junho de 1901 e 28 de Março de 1906) e as companhias de navegação nos portos da Republica, gozando favores da União, como o Lloyd Brasileiro, a Companhia Cruzeiro do Sul, a Empresa Esperança Maritima e a Companhia Navegação São João da Barra e Campos (Dec. n. 6.164, de 9 de Outubro de 1906, clausula XV).
>
> Parece á supplicante que, depois de leis e decisões tão claras e de tantas reclamações que tem dirigido, esse ponto já devia estar reconhecido pela Municipalidade de Santos, tanto mais quanto, o Ministro da Industria e Viação já se dirigiu a essa Corporação explicando o direito da Companhia que, executando obras federaes, está isenta de impostos municipaes.

Na imprensa local, foi geral a resistencia (67). Recae o imposto no commerciante, não nos proprios nacionaes, escreveu o *Diario de Santos* (10 de Março de

---

(67) Na caricatura local do *Santos Illustrado* o Ministro da Viação, Lauro Muller prometia passar um "foguete no Intendente" que ousou apertar sua dama, as Docas. O *Diario de Santos* commentou: "A' Camara Municipal deve ella centenares de contos e systematicamente nega-se a qualquer pagamento, dizendo-se delles isenta em virtude da disposição da Carta Constitucional de 24 de Fevereiro. Quem poderá lutar com uma organização desta natureza, gozando de tão excepcionaes favores, superior ao Municipio e ao Estado, impondo nas suas funcções, desapropriando á sua vontade, ordenando sem embaraços, importando livremente e sendo um Estado dentro do Estado!" — 12 de Julho de 1904.

1903), rebatendo, em editoriaes successivos, a doutrina da isenção. Escreveu a *Tribuna* (10 de Março de 1903):

> Qualquer um podia estar persuadido de que a Companhia Docas era uma empresa particular, rodeada de favores excepcionaes, é certo, mas emfim particular, sujeita a dispositivos legaes e á fiscalização do Governo Federal. Pois estava barrado. A verdade é essa que ahi está no Aviso: a Companhia é uma dependencia da União, ou, melhor, representa aqui o Governo da União. Nessas condições, nem ella está sujeita ás leis do Estado, nem ás leis e ás autoridades do Municipio.

Havia explicado a Empresa, ainda uma vez, sua posição (Relatorio da Directoria, 1908):

> Se fosse facultado ás Camaras Municipaes poderem tributar as obras e serviços que a União mandasse executar nos respectivos portos, de accôrdo com a Constituição e leis federaes, ficariam esses serviços á mercê de taes corporações, que teriam o poder de criar uma muralha da China, em cada um delles, vedando a entrada ou sahida de merdadorias de importação ou exportação. Em Santos está feita a demonstração de quanto lucra o fisco e avantaja-se o commercio e a navegação com as obras e serviços que a nossa Companhia ali executa.
>
> Sempre entendemos que, tendo tomado por contracto a obrigação de executar, em Santos, as obras de melhoramentos do porto, que comprehendem o caes e edificios apparelhados para a boa execução de todo o serviço aduaneiro, prestado aos navios e mercadorias de importação e exportação, deviamos preparar-nos para dar-lhes plena e conveniente execução. Nesse sentido, tudo temos envidado, não olhando a sacrificio para bem servir a União e ao commercio.

A construcção dos novos armazens não levantou menor grita. E' que a do caes acabava, aos poucos, com pequenas industrias e profissões. Em Aviso de 18 de Abril de 1901, autorizou o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas a Companhia, entre outras coisas, a substituir o calçamento dos armazens por outro de concreto e madeira, de modo a se receber o café já ensaccado para embarque; a construir mais um armazem no aterro já prompto e outros novos fóra dessa faixa, ao longo do caes, para o café que tivesse que ser ali manipulado e ensaccado. Contra taes medidas representou longamente a Camara Municipal (18 de Abril de 1901) com argumentos curiosos, vistos hoje, mas então de immediata repercussão: a diminuição das rendas municipaes pelo desapparecimento do imposto sobre as carroças; e do predial, pela suppressão dos armazens de café, então existentes, com capacidade para mais de tres milhões de saccas; a miseria em que cahiriam cerca de 4.000 pessôas vivendo do transporte e de outras industrias subsidiarias. As concessões sobre novos armazens e isenções de impostos significavam a morte do municipio de Santos: "Impossivel, d'ora avante, dizia a Camara, o desdobramento do seu progresso; impossivel a regularidade de sua administração; impossivel o serviço de sua divida; certa, certissima sua decadencia". Nos seus trechos principaes rezava assim o documento:

> Existem em Santos armazens com capacidade para a guarda e manipulação de mais de tres milhões de saccas de café. Esses armazens representam grande capital empregado pelos seus proprietarios e apreciavel somma de impostos cobrados pela municipalidade; nelles, é, de ha muitos annos, e com uma regularidade proveitosa ao commercio e á lavoura, manipulado e ensacado o café produzido pela zona paulista.
>
> A autorização á Companhia Docas de Santos para, já na faixa do caes e já fóra della, construir novos armazens onde possa, a despeito da abundancia dos existentes, manipular e ensacar todo o café que

descer da zona productora, excede a todos os limites do proteccionismo individual, decreta o prejuizo da propriedade que, confiadamente, empregava seus capitaes em edificações valorizadas, restringe enormemente os rendimentos da Camara, arrisca inilludivelmente a permanencia da ordem publica.

No quarto paragrapho, porém, da alludida concessão, como que a justiça e a inviabilidade se intrigam. Traz elle a criação do monopolio commercial de importação e exportação; organiza a desorganização do Municipio de Santos; escravisa a lavoura a um só commissariado; condemna a Camara a calotear os seus credores; entrega a uma empresa particular, collocada em condições prestigiadissimas, dois terços do café consumido no mundo inteiro. Não é só isso: condemna á miseria, quando não á fome e ao motim, um mundo de milhares de trabalhores.

Foi o periodo em que o *Diario de Santos* interrompeu seu apoio até então invariavel ao caes, para fazer objeções que o tempo desautorizaria. "O futuro desenha-nos a cidade de Santos substituida pela Companhia Docas, da qual será uma feitoria", escreveu num dos artigos de uma série, na qual se lamentou a extensão do caes, em desperdicio extraordinario, a morte das festas venezianas que ali se celebravam, pois a cidade ficaria até sem praias, com accesso vedado ao porto (9 de Julho de 1904):

A Empresa começou apoderando-se de todo o littoral do porto e pouco a pouco, sem necessidade de proximo prolongamento, foi-se extendendo até os Outeirinhos.

A cidade ficou sem acesso livre até ao porto e, quem lá quizer ir, tem de ser hospede da Companhia, que lhe mandará abrir os seus pesados portões de ferro.

Nas noites de diversões, em que as sociedades de sport nautico, realizam festas venezianas, ou nos dias de corridas e apostas, o nosso povo lá tem de ir ao Paquetá, para contemplar os encantadores barcos que se deslisam celeres sobre a superficie placida das aguas.

E procura-se o Paquetá por emquanto, porque o Paquetá tambem pertence á Companhia, que por ahi prolonga as suas obras, as quaes concluidas, terá o seu littoral isolado da cidade pelos armazens e pelas grades.

A cidade não tem servidão propriamente sua para o porto: este tornou-se propriedade da Companhia e esta, armada de excepcionaes privilegios, avança resolutamente, plantando-se definitivamente no sólo que quer.

Sahiu ainda a campo, no mesmo *Diario de Santos*, J. X. Carvalho de Mendonça, refutando assim a representação, como os argumentos da imprensa local. Vale a pena consignar suas palavras de sabedoria (13 de Julho de 1901):

A representação revive a velha e vencida questão das machinas. Se a marcha da civilização se interrompesse todas as vezes que se désse um attricto entre as rodas do progresso e os muros das officinas, ou o braço do trabalhador, que seria daquella? A humanidade ficaria eternamente no seu ponto de partida.

O velho Montaigne dizia, com muito espirito: "Ao architecto apraz sempre a ruina dos edificios; os officiaes de justiça gostam de processo e querellas; a honra, até de que se cercam os ministros da religião, deriva da nossa morte e dos nossos vicios; não ha medico que folgue com a saude de seus proprios amigos e vizinhos, etc."

E' justa, confesso, a grita dos carroceiros, dos proprietarios de cocheiras, animaes e capinzaes, e donos de armazem. Para estes interessados, Santos nunca devia ter o seu porto melhorado, as suas docas apparelhadas. Que prazer não experimentariam elles se, por um dos phenomenos naturaes, desapparecessem as docas?

O que me parece fóra de razão, peço venia para dizer, é que o Sr. Intendente escrevesse aquella representação com olhos de myope, quando devia procurar vêr ao longe e descobrir o inimigo em outros arraiaes.

Tranquilise-se o Sr. Intendente; os braços a que as Docas no seu entender, tirarem o trabalho, não ficarão condemnados irremediavelmente; ficam livres para novas occupações e é na multiplicação dos braços e na sua variada applicação a muitos e novos misteres que se cifra o melhoramento e progresso da humanidade (68).

A resposta do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas fôra, aliás, conclusiva (6 de Julho de 1901):

Em resposta á representação que dirigistes a este Ministerio, contra as autorizações dadas ultimamente á Companhia Docas de Santos, para augmento de seus armazens, em aviso n. 87, de 18 de Abril proximo passado, cabe-me dizer-vos que não tem lugar de ser attendida, pelos seguintes motivos:

1° — Porque essas autorizações não fizeram concessão nova ou contraria ao commercio de Santos, e menos ainda, constituem a Companhia em commissaria de café.

Nada ha naquelle acto que altere os fundamentos da concessão da Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869; trata-se de facilitar o transporte no tempo e no custo, que é o principal fim daquella lei.

Os favores que, desde então, e antes do aviso de 18 de Abril ultimo, foram feitos á Companhia, não têm o caracter que a representação lhes attribue, são complementos naturaes da obra em si mesma e não podem ser definidos como parte de uma série de actos para o fim de satisfazer unicamente á Companhia.

2° — Porque, como concessão federal que é, não devem as Docas de Santos pagar impostos municipaes, conforme pedis no final da representação. A doutrina está firmada pelos avisos, por copia juntos, ns. 272 e 276, de 1° e 2 de Dezembro de 1899, ns. 16 e 22, de 13 de Julho e 11 de Setembro de 1896, os tres ultimos referentes á Estrada de Ferro, mas por iguaes fundamentos; visto o que, e attendendo aos direitos existentes, deixo de dar provimento á representação dessa illustre Camara (69).

CAPITULO XIX

SANEAMENTO DO PORTO. CAES SUPERFLUO?

Escreveu a Directoria no Relatorio de 1902:

As obras e serviços que a nossa Companhia contractou executar e custear, e que, por declarações que temos tido, satisfazem aos Poderes Publicos Federal, Estadual e Municipal, ao commercio, navegação e todos quantos delles se utilizam, têm, no entanto, chamado uma grande animosidade, provocando a grita dos que julgam seus interesses feridos pela nossa Companhia.

---

(68) *A representação do Sr. Intendente. — Diario de Santos.* 13 de Julho de 1901.

(69) Não ficou em silencio a imprensa: "Bem sabemos que a Companhia Docas, vivendo, como vive, sob a inspiração de Tartufo, ha de provar e mostrar o contrario do que affirmamos; ha de ageitar a forma do *warrant,* ha de preparar a taxa modica a titulo de deposito de mercadorias, ha de obter a regulamentação dessa taxa, para imprimir todo o valor de legitimidade á negociata. Nós, porém, insistimos em demonstrar, desde já, que quaesquer que sejam os artificios que a Docas empregue para encobrir os seus verdadeiros intuitos, o seu ponto objectivo é alugar aos commissarios de Santos todos os armazens que fôr construindo — e já de ha muito aluga os que possue na linha e fóra da linha do cáes — concentrando assim toda a producção cafeeira do Estado nos seus vastos depositos extendidos ao longo do littoral e infligindo á cidade de Santos, por onde todo esse café transita, a mais agonizante das mortes — a morte por inanição. *Tribuna* (Santos), 15 de Julho de 1901.

> Comprehende-se essa animosidade de parte de certas classes que, vivendo do serviço local e só tendo em attenção o interesse proprio, o vêm attingido, eliminado ou reduzido.
>
> A grita desses elementos que, tendo ligações com a imprensa local, a torna parcial, não nos admira nem mesmo nos molesta, por mais acres que sejam os seus ataques.

Alarmavam-se, de facto, certos interesses regionaes, reagindo. Desapareceriam os commissarios de café, fonte de vida para a cidade? Era grande o sentimento (*Diario de Santos,* 12 de Julho de 1904):

> O futuro desenha-nos a cidade de Santos substituida pela Companhia Docas, da qual será uma simples feitoria tendo concentrado já em suas mãos, poderosas pelo ouro e pelo monopolio, a administração, o commercio a retalho, a importação e eliminado para sempre o commissario de café.
>
> E a verdade é que esta classe, que nasceu com o commercio do café, que delle tem vivido, mas tambem deu vida e desenvolvimento á nossa principal e quasi unica fonte de renda, desapparecerá dentro em pouco tempo, devorado e supprimido pela gula absorvente da Companhia Docas, que nenhuma difficuldade encontrará ao apetite pantagruelico de devorar as forças constructoras e conservadoras da nossa cidade.

Não podiam atracar mais os canoeiros, que abasteciam ao mercado? A queixa não parecia menor (*Tribuna,* 22 de Fevereiro de 1905):

> A Companhia de Docas, este Estado no Estado, fechou de vez Santos, sem deixar aberta uma só frincha por onde possa passar uma mosca. A Camara, no interesse das populações ribeirinhas, tem tentado em vão mover a Companhia do proposito em que está de não deixar no littoral um só trecho que sirva de doca ás canoas que, de diversos lugares, nos trazem lenha, fructas, pescado, todos os productos da sua lavoura.

Debalde se dizia que o interesse da Empresa era o da cidade, sua salubridade, suas boas condições para os que nella residiam ou por ella passavam. O proprio *Diario de Santos* fazendo, aliás, justiça aos serviços prestados, reconhecia que a saúde do porto era condição de vida para a Empresa (70), sem, comtudo, deixar de escrever que, eximindo-se aos impostos locaes, golpeando as profissões humildes, adiantando-se sem necessidade nas obras, numa omnipotencia que só favorecia aos seus accionistas, esta creava um "systema de absorpção lenta, gradual e inflexivel, que seria fatalmente poderoso obstaculo ao desenvolvimento da cidade de Santos, acarretando comsigo colossaes prejuizos aos particulares, á Municipalidade e ao Governo Federal".

Originara-se tambem reacção do annunciado arrebentamento de uma mina para extracção de pedra; da difficuldade do escoamento do lixo que, não podendo mais deitar-se ao canal, a Municipalidade fazia remover para o Sabôo, chamando concurrencia para a incineração; e, por ultimo, da construcção dos esgotos da cidade, coisa sem duvida de primeira necessidade e complemento á construcção do caes. Bastava lêr as epigraphes dos jornaes locaes para fazer idéa do alvoroço, em que andou a cidade por alguns dias quanto á mina (Novembro de 1902). "Grande perigo", "A projectada explosão", "A mina a explodir", taes as epigraphes de sensação. Até o referido *Diario de Santos* deixou-se impressionar, levan-

---

(70) "Se a Companhia Docas de Santos tem incontestaveis interesses ligados a Santos, se aqui reside seu pessoal superior, se é immenso o capital empregado em obras que nos engrandecem, parece claro que o problema da saúde publica lhe merece especial attenção". *Diario de Santos,* 28 de Fevereiro de 1905.

tando seu protesto, uma vez que, segundo se allegava, as dimensões da referida mina iam de encontro ás posturas municipaes. "Ao menor esforço de resistencia por parte da soberana Companhia Docas, escreveu (10 de Dezembro de 1902), o povo, que está acordado, e a autoridade vigilante, saberão usar de seus recursos..." Fez a autoridade municipal destruir a mina, promovendo a Empresa uma vistoria judicial para resalva de seus direitos. Em carta ao Presidente do Estado, Bernardino de Campos, mostrou o da Companhia que nada daquillo procedia (25 de Novembro de 1902):

> Vejo que uma mina, para arrebentar pedras, que estamos fazendo no Jabaquara, tem provocado grande discussão pelos jornaes de Santos e São Paulo, havendo tambem provocado diligencias policiaes, por intermedio do Sr. Intendente Municipal de Santos.
>
> Devido, sem duvida, a algum malentendido, no domingo, 23 do corrente, por ordem da policia, foi o nosso estabelecimento, no Jabaquara, invadido por força policial, mandada depois retirar.
>
> A mina, que abrimos em recta, ainda não está prompta e, apesar de garantirem os nossos engenheiros que ella só seria levada a effeito depois de verificadas todas as condições de segurança, continúa a grita levantada pela imprensa, para alarmar a laboriosa população de Santos, parecendo tambem nutrir receios a alta administração do Estado, de que possa esta Companhia provocar um desastre.
>
> Venho garantir a V. Ex. que nada haverá de arriscado e que, em caso algum, se fará explodir a mina antes de ir entender-me com V. Ex. (71).

O caso do lixo forneceria até argumento contra o prolongamento do caes, por superfluo. Eram, no entanto, incessantes os appelos da Companhia ás autoridades federaes e estaduaes, — seus relatorios tocam sempre a mesma tecla, a salubridade do porto. Assim, entre outros, dizia o de 1898:

> O Congresso do Estado de São Paulo autorizou o Governo do mesmo Estado a contractar as obras de esgotos da cidade de Santos, por cuja realização, ha seis longos annos, temos envidado os maiores esforços.
>
> Compenetrado, como está o Governo do Estado, da indeclinavel necessidade de taes obras, acreditamos que ellas serão levadas, agora, a effeito, garantindo-se, assim, á cidade e porto de Santos, a boa hygiene, de que tanto carece, para ser o mais salubre dos portos da America Meridional e tomar o lugar que lhe compete, pelas facilidades que offerece ao commercio e navegação.
>
> Além disso, a execução dessas obras trará ao Governo do Estado, a economia das enormes sommas que annualmente gasta com um deficiente serviço de hygiene, ali executado, e acabará, de vez, com o terror que, apesar do muito que já se fez, Santos ainda inspira aos navegantes, pelo facto de se jogarem ao mar, pelas galerias de aguas pluviaes, as materias fecaes de grande parte da cidade.
>
> As tripulações dos navios atracados junto aos boeiros são geralmente victimadas, e as que logram escapar tornam-se os maiores detractores do nosso porto. Saneado o porto de Santos, terá o Estado de São Paulo garantida a hygiene, não só desta cidade, como a do interior, pois é dali que partem todas as epidemias que invadem o Estado e que custam ao seu Thesouro, em um só anno, maior somma que a necessaria para a completa rêde de esgotos de Santos.

---

(71) O Ministro da Viação, a quem a Empresa expôz o atrazo que disso advinha, officiou ao Presidente do Estado (26 de Fevereiro de 1903) sobre o violento proceder da autoridade municipal, glosando-se em São Paulo essa intervenção como contraria á autonomia local. Disse o *Diario de Santos* (28 de Fevereiro de 1903): "E tanto encobriu a verdade que obrigou o Ministerio a esquecer a autonomia municipal, como se dahi viesse a conseguir seus fins. Enganou-se a Companhia das Docas, a mina não explodiu e não explodirá; sirva-lhe a queixa para outra vez".

Ia captar a Empresa, para as necessidades de suas installações electricas, as quedas mais proximas; e seu primeiro cuidado, quando a medicina tropical mal se desvendava, foi pedir a Francisco Fajardo, um dos maiores então nesse campo de experimentação, e Carlos Chagas, o futuro successor de Oswaldo Cruz no Instituto de seu nome, tão cedo tambem roubado á sciencia, a prophylaxia contra a malaria. Sobre o que foi a confirmação da theoria pela pratica, mostra este trecho do relatorio Carlos Chagas (Março de 1906):

> Realizados os primeiros estudos, indispensaveis ao inicio da campanha, desde logo instituimos as primeiras medidas prophylaticas, começando pelo isolamento e tratamento dos impaludados e pelo emprego preventivo da quinina.
>
> No mez de Dezembro não appareceu conclusão alguma á efficacia das medidas, apenas em inicio. No correr de Janeiro houve 16 doentes de impaludismo, quasi todos na primeira quinzena do mez, sendo 6 de primeira infecção e os restantes casos de recahidas em antigos impaludados. Em fins de Janeiro estavam em pratica regular as principaes medidas de prophylaxia, cuja efficacia poder-se-hia avaliar no correr de Fevereiro. E assim foi: em Fevereiro houve um doente no dia 3, decorrendo-se depois 20 dias sem que houvesse nenhum outro caso. A 23 tivemos dois novos doentes, sendo de notar que estes tres doentes, unicos no correr de Fevereiro, o mez de maior intensidade epidemica nos annos anteriores, foram individuos que residiam na mesma casa, desprovida de protecção contra o *anopheles*.
>
> Desde 23 de Fevereiro, e está a findar a época epidemica, não houve outro doente de impaludismo na zona paludosa, sob o dominio das medidas prophylaticas. E devemos entrar em consideração com as condições propicias ao desenvolvimento de epidemias de impaludismo, occasionados pela grande abundancia de chuvas na presente estação.
>
> Tal resultado demonstra de modo irrecusavel a efficacia das medidas prophylaticas realizadas. E, no ponto de vista scientifico, não poderiamos esperar melhor exito para uma tentativa que importa na demonstração pratica de verdades theoricas incontestaveis.

Junto da muralha do caes, mesmo, não eram menores os cuidados da Companhia, pois o escoamento de materias fecaes urbanas se vinha fazendo, como disse a Directoria acima, para os boeiros, com grave damno para as tripulações dos navios atracados, quando não para a cidade. Foi quando reappareceu a febre amarela, com 343 obitos em 1898, contra 34 no anno anterior. Jornaes de fóra, comparando, entretanto, o presente ao passado, já advertiam que Santos deixára de ser a "a Tunisia da America do Sul" (72), para louvar a obra do caes na sua rehabilitação e insistindo pelos esgotos. Em Londres a *Syren and Shipping* havia escripto (*Jornal do Commercio*, 18 de Novembro de 1899):

> Houve um tempo em que o porto de Santos era uma verdadeira necropole do homem branco. O armador ousado que para lá mandava os seus navios chegava a ser considerado por muitos criticos como um monstro que procurava lucros impios, para referir as palavras de um homem de Estado que agora, dizem, se mostra arrependido de suas criticas ignorantes sobre negocios de navegação... Era um lugar infer-

---

(72) "A cidade e o porto de Santos, de que se dizia ser a Tusinia da America, ficaram saneados com as obras executadas naquelle importante porto. Segundo estamos informados, estão novamente ameaçados de retomar o nome, que por tantos annos tiveram, de empestados e isso, sem duvida, acontecerá, se os Poderes Publicos do Estado de São Paulo não tomarem providencias energicas que ponham termo ao reapparecimento, ali, de forte epidemia de febre amarela e a continuação dos estragos ás obras do porto, com o lançamento de materias fecaes nos boeiros que atravessam o caes, e que foram construidos para receber as aguas pluviaes e as de diversos cursos que vêm ter ao littoral". — *Jornal do Commercio*, 14 de Julho de 1899.

nal! E effectivamente. Os navios ancoravam em fila em um rio que era a principal cloaca da cidade; tão juntos uns dos outros ficavam que formavam uma especie de quebra-mar, ajuntando em torno de si imundicies indiziveis. Depois, a dragagem para os melhoramentos do porto e a excavação para collocar os alicerces do caes ainda mais augmentaram as imundicies em um lugar em que os principios rudimentares de saneamento eram totalmente desconhecidos. Felizmente tudo isso hoje já pertence ao passado. As novas obras effectuaram uma transformação, o lôdo dragado do rio é levado bem para fóra da barra em batelões e a febre amarela fugiu para lugar mais conveniente para ella.

Havia dado alarme a *Brazilian Review*. E em 31 de Maio de 1900 insistiu a Companhia junto ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, para que Santos fosse saneado, uma vez que, como porto, já tinha o primeiro lugar na America do Sul:

Causas complexas, algumas de remoção difficil e lenta, só com o tempo podem desapparecer e felizmente parece chegado o momento em que os seus effeitos tendem a declinar.

Outras ha, porém, que só dependem do zelo e da boa actividade e principalmente da boa comprehensão dos seus deveres dos governos: são as que dizem respeito ás condições de hygiene e de salubridade do porto de Santos... Exemplo frizante dessa verdade se manifestou no proprio porto, para onde os fretes maritimos passaram de 50 a 75 shillings que eram antigamente, a 25 e 30 shillings, quando as obras do caes se extenderam por toda a porção do littoral que constituia a causa principal das epidemias que assolavam aquella cidade.

Esses fretes, porém, não são os que devem ser. Elles deveriam estar reduzidos a 15 e 20 shillings por tonelada de mercadoria entrada naquelle porto, graças ás enormes facillidades ali offerecidas ao carregamento, descarga e aprovisionamento de tudo o que é necessario ao navio, se não fôra a influencia exercida sobre todos os elementos componentes do frete pela má fama de insalubridade de que ainda goza aquella cidade.

Adiante:

Todo e qualquer sacrificio feito pelas autoridades competentes para a minoração das causas de insalubridade daquelle porto se impõe, não sómente como dever moral pela economia de vidas humanas que dahi póde resultar, mas ainda como medida economica, pela differença de frete que necessariamente se dará e que, em relação ao movimento total do porto, representará somma muito superior á importancia que necessitam os melhoramentos exigidos pela hygiene.

A Companhia Docas de Santos reclamando constantemente, desde muitos annos, esses melhoramentos, não defende, portanto, unicamente os seus proprios interesses, que são, aliás, os da União Federal, visto que é a Companhia apenas usufructuaria das obras do caes; ella defende, com esse procedimento, interesses do porto e da cidade de Santos e, principalmente, os de todo o Estado de São Paulo.

Protestando contra o lançamento, nos boeiros que construiu, exclusivamente destinados ao escoamento das aguas pluviaes, das materias fecaes provenientes dos esgotos da cidade, ella usa de um direito, é verdade, mas cumpre tambem um dever moral porque esse facto é hoje senão a principal causa, pelos menos um dos principaes elementos causadores da insalubridade daquelle porto, o que tem sido por diversas vezes demonstrado e ainda provado pelos casos de febre amarela, manifestados justamente no pessoal dos navios atracados em frente ás bocas daquelles boeiros e que, no entanto, não appareceram em outros navios existentes no porto e nem tampouco dentro da cidade (73).

---

(73) Antes já havia escripto: "O Governo do Estado de São Paulo, compenetrado da necessidade de sanear a cidade de Santos, já chamou concurrentes á construcção de uma perfeita rêde de canalização de esgotos, para as materias fecaes e aguas pluviaes.

Havia o Club de Engenharia do Rio de Janeiro visitado o caes (24 de Maio de 1900) votando moção para que se iniciasse, com urgencia, a construcção da rêde de esgotos da cidade, complemento indispensavel do mesmo caes. A Secretaria da Agricultura do Estado abriu, em mensagem especial (22 de Julho de 1900) um credito de cem contos de réis para esse saneamento. Seguiram-se, afinal, os trabalhos de execução, sob a direcção do Dr. José Pereira Rebouças, Inspector Geral da Mogyana. Exultou, com isso, a Companhia (Relatorio da Directoria, 1903):

> Felizmente podemos communicar-vos que o Governo do Estado de São Paulo, resolveu mandar executar as obras de canalização e esgotos de materias fecaes em Santos, obra que, como sabeis, é indispensavel á boa hygiene daquella cidade e seu importante porto.
>
> A execução de taes obras está a cargo do notavel engenheiro Dr. José Pereira Rebouças, o que é uma garantia de sua boa execução.
>
> O Estado de São Paulo e, principalmente, a cidade de Santos, devem mais esse importante serviço ao benemerito Presidente Dr. Bernardino de Campos que, desde a sua posse, no Governo do Estado, tratou de resolver esta questão, considerando-a de urgente necessidade para a hygiene do Estado.

Nem ahi, porém, deixou de haver impugnação, pois a questão dos esgotos se ligava á da prolongação do caes. Na Camara Estadual, o Dr. Cesario Bastos, entre outras considerações, havia dito:

> E se agora fizermos um estudo comparativo e procurarmos conhecer qual o augmento de tonelagem no porto de Santos, chegaremos a este resultado: só em futuro muito remoto, em 1950, será occupada toda a entensão do caes, do Valongo aos Outeirinhos; com effeito, admittindo-se o augmento progressivo de 12 em 12 annos, conforme os calculos que eu fiz, citados pelo Dr. Saboia, a importação e exportação, só em 1914 poderão precisar de mais um metro de caes além do existente, ficando esses 3 kilometros dos Outeirinhos completamente desocupados.
>
> Mas continuando a progredir sempre o movimento do porto, só em 1950 poderá haver a tonelagem necessaria para ser occupado todo o caes.
>
> E, porventura, a extensão da linha do caes que attesta o desenvolvimento do porto de Santos? E o que impede que com o mesmo tratamento que se vae dar aos esgotados que vão ter á ilha Porchat, possam ser elles despejados no canal, quando o Dr. Rebouças é o primeiro a confessar que isto é o plano mais economico, quando o grande Fuertes declarou que não havia inconveniente nisso? Quando se vê que os proprios esgotados na ilha Porchat tambem vão soffrer o mesmo tratamento, vae-se ter a cautela de fazer os esgotos durante a vasante (74).

Ligando a construcção de armazens á do saneamento, assim commentou o *Diario de Santos*, por outro lado, o "açodamento de ir aos Outeirinhos" (15 de Julho de 1904):

"Procede agora ao estudo das propostas apresentadas e temos certeza que a escolha será feita com acerto e as obras encetadas no mais curto prazo possivel, tal a convicção que sabemos tem o mesmo Governo, de que não se deve perder mais tempo na execução de obra tão necessaria ao completo saneamento de Santos, garantia segura da boa hygiene de todo o Estado.

"Saneada a cidade, retirados dos boeiros do cáes os perigosos encanamentos de materias fecaes, que tanto o prejudicam, apavorando com os seus perniciosos effeitos a navegação e a todos os que trabalham no littoral e ali recebem os germens de epidemias que, só devido a essa causa, ainda ahi fazem estação, veremos immediatamente os beneficios que resultarão dessa imprescindivel obra, pela execução da qual a cidade de Santos renderá graças ao Governo do Estado". Relatorio da Directoria, 1899.

(74) *Correio Paulistano*, 28 de Outubro de 1903.

> A Companhia, com a tenacidade da previdencia e da segurança do seu destino, prosegue em obras desnecessarias, prolonga o seu caes, constróe novos armazens e prepara-se para a sua missão de ser o rei do café.
> Não ha muito tempo, o illustrado Senador Dr. Cesario Bastos, em importante discurso a proposito das obras do saneamento, que infelizmente não possuimos, discorreu sobre a Companhia Docas e demonstrou que ella as realiza com antecedencia de dezenas de annos, quer em relação ás clausulas do seu contracto, quer em relação ás necessidades do nosso commercio de importação e exportação.
> O illustre Senador referiu-se a uma questão, alheia á de que tratamos; mas, com o seu espirito lucido e illustrado, se é que nos lê, comprehenderá que esse açodamento em ir aos Outeirinhos e em construir outros armazens, quando os actuaes sobram para as necessidades de agora, nada mais significa que a realização de um plano, que tem por fim chamar a si o monopolio do commercio de café.
> A Companhia Docas deve dezenas de milhares de contos ao Banco da Republica e realiza obras desnecessarias.
> Que significa esta pressa? Que açodamento é esse? Porque esse dispendio apparentemente inutil? (75).

Em defesa do Governo de São Paulo, falou o Senador Siqueira Campos que, entre outras coisas, disse:

> Antes, mesmo, já se faziam estudos sobre o melhoramento do porto e da cidade de Santos. Dahi para cá esse assumpto tem sido objecto da preoccupação constante de todos os Governos. Engenheiros notaveis tem sido consultados a respeito. Mandou-se procurar uma notabilidade nos Estados Unidos para estudar o problema do saneamento de Santos. O seu trabalho foi publicado mas infelizmente não poude ser executado, e a questão foi procrastinada. Por este ou aquelle motivo, por esta ou aquella difficuldade, passaram-se dez annos depois dos primeiros estudos, e agora, quando o illustre Presidente do Estado, esse benemerito cidadão a quem São Paulo tanto deve desde a sua primeira administração, porque os principaes melhoramentos que aqui se vêm, são devidos á sua iniciativa, quando S. Ex. trata de levar a effeito a momentosa obra, que ha tantos annos se estuda, não se attribue ao seu procedimento outro intuito senão o de fazer favores á Empresa do Caes!

Outras obras haveriam de vir, outras opposições surgiriam. O que se increpava de superfluo ia ser depois accusado de insufficiente. Para a construcção do seu caes, de seus apparelhos, de seus armazens, não faltava á Companhia confiança, certa de que seu esforço corresponderia ao que o porto iria pedir dentro de alguns annos. Analyzando um dos Relatorios da Empresa, diria a respeito, mais tarde, em 1918, o *Estado de São Paulo* (3 de Maio):

> Todos os que se interessam não sómente pelo progresso do Estado, como pelo desenvolvimento moral e material da União, conhecem os serviços prestados pela Companhia Docas de Santos, cujas obras representam um capital approximadamente de cem mil contos. Mas que ella não tivesse contribuido para extinguir as fraudes e os contrabandos daquelle porto, augmentando consideravelmente a renda da alfandega, bastava seu concurso no saneamento de Santos, para que mereça a nossa gratidão. Afugentar para sempre a febre amarella, que reinava de larga data e epidemicamente em Santos, é tornar franca a porta de entrada aos emigrantes, que demandam nosso Estado.

Foi no decennio, em estudo, que celebrou a Empresa seus dez primeiros annos de construcção. Convidando ao Conselheiro Antonio Prado para visitar as

---

(75) *Correio Paulistano*, 30 de Outubro de 1903.

obras, de que fazia rapida exposição, escrevia-lhe com orgulho Candido Gaffrée (9 de Julho de 1898):

> Recordando estes factos a V. Ex. a quem cabe a gloria de haver prestado ao paiz relevante serviço, dotando-o de tão importante melhoramento, tem o abaixo-assignado por fim convidar a V. Ex., em nome da Directoria da Companhia Docas de Santos, para, a 12 do corrente, data em que se completa o primeiro decennio da expedição do decreto n. 9.979, de sua referencia, dignar-se visitar as obras do porto de Santos e julgar de visu se tem sido ou não cumpridos os compromissos perante V. Ex. tomados pelos constructores.
>
> Será isso mais um motivo de animação áquelles que tudo tem empregado para levar a termo tão grandioso commettimento, devido á iniciativa de V. Ex. e até hoje executado com capitaes nacionaes, administração, direcção technica e commercial exclusivamente nacionaes.

CAPITULO XX

CAFÉ. ENERGIA ELECTRICA

Foi ainda nesse decenio que se viu a Companhia ameaçada de tarifas ferroviarias, que lhe desviassem o café para o Rio de Janeiro; teve resolvida a seu favor a questão que, sobre sua constituição social, lhe moveu um dos primitivos socios; e obteve as autorizações necessarias ao aproveitamento das quédas dagua vizinhas, para necessidade de seus serviços.

Vinha-se preoccupando ella, de longa data, quanto aos armazens geraes e outros aspectos, com o principal producto de sahida, o café, tendo mesmo seus Directores instituido em Londres uma companhia, a "Motta's Brazilian Coffee C°", para augmento do consumo. Lê-se no Relatorio da Directoria, 1900:

> Compenetrada esta Directoria de que a crise que ameaça a lavoura de café, para ser debelada, precisa do concurso de todos os que a ella estão ligados, preoccupou-se, em tempo, com a construcção de armazens servidos por trilhos da mesma bitola dos da São Paulo Railway, de modo a receber nesses armazens, directamente dos vagões, o café consignado ás casas que ahi fazem os seus depositos.
>
> Com essa installação, não só se consegue evitar a despesa do carreto em carroças, da estação da estrada de ferro para os armazens dos commissarios, como evitar-se o prejuizo occasionado pela descarga na estação, carga e transito na carroça.
>
> Para conseguir esse melhoramento e economia no serviço do café, não poupou esforços e sacrificios esta Companhia que só aguarda que essas vantagens sejam reconhecidas por todos os intermediarios do café, em Santos, para construir mais armazens, de modo a poder acolher ali em condições excepcionaes de facilidade e barateza o café que demandar o porto de Santos.
>
> Com os meios de que já dispõe a Companhia, podemos sempre dar vasão ao serviço de carga do café, em condições normaes, qualquer que seja a sua quantidade, como aconteceu com os grandes embarques do anno findo.
>
> O serviço de immigrantes, que já era, quanto ao recebimento da bagagem, todo feito no cáes, onde com o nosso pessoal a retiramos de bordo e carregamos em vagões, que entregamos á São Paulo Railway Company em sua estação, foi agora muito melhorado por indicação do illustre Secretario da Agricultura do Estado, que entendeu-se com a nossa Companhia, afim de serem os immigrantes embarcados no cáes em vagões da São Paulo Railway e entregues os vagões por esta Companhia na Estação da Estrada de Ferro, cessando assim toda a despesa que, no porto de Santos, fazia o Estado com o recebimento de immigrantes e suas bagagens. Por este modo, ainda que indirectamente, procura a nossa Companhia concorrer quanto póde para alivio das despesas do café e da recepção de braços para a lavoura.

Aconteceu que, em fins de 1899, por iniciativa do então director da Estrada de Ferro Central do Brasil, Alfredo Maia, o Governo Federal pensou reduzir a tarifa nas suas linhas, de modo que o café das zonas norte de São Paulo demandasse directamente, para o embarque, o Rio de Janeiro. Nem por inexequivel, ainda que a titulo de experiencia, deixou o ensaio oe levantar impugnação. Representou a Associação Commercial de Santos ao Secretario da Agricultura do Estado e ao Presidente da Republica contra tal medida, julgada attentatoria de suas prerogativas e contraria mesmo não só aos interesses da via ferrea, como ás disposições legaes existentes. Referindo-se á primeira, assim dizia a segunda:

> Além dos argumentos expendidos na alludida representação, cumpre a esta Associação informar-vos que a lei estadoal numero 30, de 13 de Junho de 1892, não permitte tão odiosa concessão, a menos que ella não se baseie em alguma clausula da escriptura de transferencia da referida estrada, o que não é provavel, pois viria patentear até que ponto chegou a imprevidencia do Governo do Estado.
>
> Diz a supracitada lei em seu Art. 4°:
>
> "O Governo poderá negar a licença requerida para construcção de vias-ferreas sómente nos seguintes casos:
>
> "*d*) Se a linha por si, ou por entroncamento com outras linhas, transportar cargas para portos de outros Estados".
>
> Diz ainda nos seus artigos 14 e 15:
>
> "Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pela administração, não podendo exceder nas linhas-ferreas de uma determinada bitola aos minimos adoptados actualmente para as linhas-ferreas da mesma bitola".
>
> "E' vedado ás companhias adoptarem tarifas de favor, para prejudicar ou favorecer pessoas ou empresas determinadas".
>
> Parece claro que, em vista de taes disposições, não póde a Administração da Central ferir tão fundo os interesses do nosso mercado, cujos commissarios, tendo feito adiantamentos sobre as futuras colheitas, não podem nem devem assistir impassiveis ao desvio das mesmas para outra praça.
>
> Nenhum proveito resulta para a Estrada de tão sensivel reducção.
>
> Com effeito, pagando outr'ora uma tonelada cerca de 64$300 (incluindo a differença cambial e feito o abatimento proporcional á distancia) e pagando hoje apenas 20$000, vê-se que ha uma differença para menos de 70 %. Ora, sendo a differença entre a receita e a despesa da Estrada de 10 %, é evidente que todo o abatimento, que excedel-a, redundará em prejuizo da referida Estrada. Accresce ainda que tal medida não deixa de lezar tambem aos lavradores mineiros, que, de certo, reivindicarão opportunamente os seus direitos.

O ponto de vista contrario era assim exposto no mesmo orgão:

> A medida tomada pela Administração da Central é a mais acertada. Ella fez o que faria qualquer empresa industrial de caminho de ferro. Se a Central pertencesse a uma Companhia ingleza, como esteve em caminho de pertencer, essa talvez fosse mais ousada na applicação da tarifa especial.
>
> Pelo que mostrámos acima, o transporte de uma tonelada de café de São Paulo é mais barato 3$726 para Santos do que para o Rio. Se, portanto, apezar disso, os fazendeiros quizerem remetter para aqui o seu café, é porque acharão aqui outras condições que lhes compensem os prejuizos nessa despesa.
>
> O ponto de vista da Central é meramente industrial: aproveitar seu movimento de retorno para trazer carga, ganhando qualquer coisa. Só o que ella não deve fazer é procurar prejuizos.
>
> E já que estamos numa época em que a cultura do café tão grande golpe soffreu, só póde merecer sympathia dos agricultores, favorecidos

pela tarifa especial, uma medida que lhes abre, talvez, probabilidades de recursos novos (76).

Para os orgãos locaes estavam ameaçados os interesses paulistas, fazendo elles, então, causa commum com a Empresa contra o inimigo de fóra. Mas a questão morreu logo depois. Escrevera, com effeito, o *Diario de Santos* (22 de Outubro de 1899):

> Quem conhece um pouco a marcha que tem seguido o desenvolvimento de São Paulo, criando gradativamente suas fontes de riqueza; vencendo com excepcional coragem e resignação as grandes crises, como em 1883 — na memoravel baixa de café; em 1888 — na violenta comoção pela lei de 13 de Maio; attrahindo abundante colonização a custo de enormes sacrificios; ramificando em todos os sentidos suas estradas de rodagem e vias-ferreas; desenvolvendo sua instrucção publica; saneando suas cidades; estimulando a realização da mais bella obra hydraulica do Brasil no porto de Santos... quem conhece um pouco o espirito deste povo não poderá pensar que São Paulo se teria apparelhado com tantos elementos de prosperidade, esperando que um dia baixasse do Governo Central a clemencia de uma generosidade, offerecendo-lhe meio barato para ir pedir hospitalidade aos armazens da rua Municipal e dos Benedictinos para os productos de sua industria agricola.

Era indispensavel á Empresa que se utilisasse das quédas dagua vizinhas para o serviço de suas installações. Assim, o decreto numero 4.088, de 22 de Julho de 1901, concedeu-lhe autorização para utilizar a força do rio Jurubatuba e seus affluentes; e, verificada a impossibilidade disto para os fins visados, — luz e força motora, — segundo sua expressão literal, estendeu o decreto numero 4.235, de 11 de Novembro de 1901, essa concessão aos rios que os respectivos estudos demonstrassem "convenientes á transformação em luz e força electrica motora nas officinas e serviços do cáes de Santos", conforme ainda expressão textual. A concessão vae criticar-se no Senado, como um tentaculo de polvo, para beneficio injustificado, mas a verdade era que, tendo afinal os estudos com o Governo (77). Referia-se pormenorisadamente o Relatorio de 1903, a essa preferencia:

> Tendo sido adquirida a fazenda dos Pelaes, onde existem varios cursos dagua aproveitaveis para a potencia hydraulica e sua transformação em energia electrica, iniciou-se em Maio o estudo do rio Itatinga, depois de já se ter examinado o Cubatão, o Jacutinga, o Quilombo, o Jurubatuba e o Jacaréguava, dos quaes apenas o Jurubatuba foi explorado, tendo-se-lhe medido o volume dagua e feito a planta geral.
>
> O rio Itatinga, apezar da distancia em que se acha de Santos, tem proporções vantajosas para o fim a que se lhe quer destinar. Por emquanto a extensão da linha de postes é desconhecida, mas já está demonstrado preferencia por Itatinga, ahi se localizariam as installações, visando apenas as necessidades da Empresa. O excedente seria empregado de accordo sento estudada.

---

(76) No *Jornal do Commercio*, 2 e 10 de Outubro de 1899.

(77) Decreto numero 6.139, de 11 de Setembro de 1906. O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos apresentados pela Companhia Docas de Santos para a installação hydroelectrica, que, segundo o disposto nos decretos numeros 4.088 e 4.235, de 22 de Julho e 11 de Novembro de 1901, tem de levar a effeito no logar denominado Itatinga de conformidade com as plantas que com este baixam devidamente rubricadas. Rio de Janeiro, 11 de Setembro de 1906, 18° da Republica. Francisco de Paula Rodrigues Alves. — Lauro Severiano Müller.

Da fazenda dos Pelaes á margem esquerda do rio Itapanhau', que ahi forma braço de mar e desagua no canal da Bertioga, correram-se oito poligonaes, parte para se obter communicação entre diversos pontos e outra parte em estudos de terreno.

Abriram-se picadas na extensão de quasi 25 kilometros. Fez-se a medição de agua em época de minimas. A planta de toda a zona estudada foi feita na escala de 1/200, 1/100 e 1/10, dos detalhes da represa, do canal, da camara dagua, divisor e das comportas, etc.

A quéda total é de 651 metros e o volume de 3.000 litros por segundo, tendo assim uma potencia absoluta de

$$\frac{651 \times 3.00}{75} = 26.000 \text{ HP}.$$

Foram concluidos os trabalhos de campo, estando apenas em estudos a linha de postes, tendo esta de atravessar o canal da Bertioga, proximo ao morro de Cabrão, indo dahi á frente do segundo Outeirinho, onde se fará a travessia aérea por meio de dois mastros de ferro em treliça sobre base de alvenaria, de modo a dar passagem, em maré cheia, aos navios de mastros mais altos.

Do exame feito na bacia do rio Itatinga resulta a facilidade relativa em augmentar-se consideravelmente a potencia hydraulica desse rio. Esta bacia está situada além da serra e a linha de divisa de aguas com afluentes do Tieté comprehende uma vasta área, onde nascem diversos riachos que formam o Itatinga. Este rompe a serra em abertura relativamente estreita (mais ou menos 50 metros) com paredes de rocha quasi a prumo e de mais de cem metros de altura.

Foi tambem no decennio que se negou provimento final á acção de um dos socios da primitiva Empresa. Tendo João Gomes Ribeiro de Avellar fallecido a 9 de Novembro de 1890, desistiu a viuva, por si e por seus filhos menores, de continuar na sociedade, recebendo o capital com que seu marido concorrera para esta, mais os juros de 6 %, tudo conforme a clausula 9ª do contracto. Segundo essa mesma clausula, a sociedade continuaria entre os outros, e, occorrendo o fallecimento antes da execução completa das obras, não caberia aos herdeiros mais que essa parte, se não desejassem continuar na firma. Substituidos depois, Gaffrée Guinle & C. pela Companhia Docas de Santos, os herdeiros de Avellar propuzeram acção judicial para lhes ser restituida a parte do exacto valor da concessão e juros, tudo avaliado por elles em 8.000 contos de réis. Por accórdão da Camara Commercial do Tribunal Civil e Commercial do Rio de Janeiro, foi julgada improcedente a acção e condemnada a autora nas custas. Depois de longas considerações, todas favoraveis aos reos, terminava assim a sentença:

Legitimos donos da concessão, como primitivos concessionarios, em parte, e ao depois successores dos demais por desistencias e transferencias que lhes foram feitas, os reos Gaffrée e Guinle podiam validamente alienar esta concessão, transferindo-a á Companhia Docas de Santos, e contra esta, tambem, pelo exposto, se conclue que não procede a acção.

Accórdão, pois, em Camara Commercial em julgar, como julgam, improcedente a acção e condemnam os autores nas custas. Rio, 22 de Outubro de 1904. Celso Guimarães. — Enéas Galvão. — Montenegro: Votei no sentido de serem os autores declarados carecedores da acção intentada, em face da escriptura de quitação e desistencia, formalmente ratificada pela sobre partilha amigavel a requerimento dos proprios autores, homologada por accórdão. Successores e desinteressados pela supradita escriptura, da firma ré, especialmente constituida para a execução do contracto autorizado pelo decreto numero 9.979, de 1888, falta aos autores legitima qualidade para repetirem pagamento que têm em si e entre elles foi repartido, como a quota liquida do ex-socio, de quem são representantes, jámais posta em duvida, antes approvada, e judicialmente verificada para os fins da partilha, na forma convencionada e prestabelecida na clausula 9ª do contracto social.

Desinteressados da firma ré, dissolvida *ipso jure* pela morte do ex-socio e para os seus herdeiros definitiva e irrevogavelemnte liquidada

(Cod. do Com., art. 444), carecem outrosim os autores de qualidade para demandarem a ré, Companhia Docas de Santos associação anonyma cessionaria do activo; bens e direitos da extinta firma, legalmente constituida e publicada a sua constituição sem que apparecesse duvida ou contestação, e sem responsabilidade nos actos da sua fundação, por outros encargos, sommas ou contractos, que os mencionados no prospecto para a subscripção do capital, exhibidos na assembléa geral constituinte para o registro na Junta Commercial (Decreto numero 434, de 1891, artigos 6° e 91). Nabuco de Abreu: Votei de accordo com os fundamentos do voto do Dr. Montenegro (78).

Por ultimo, e ainda nessa decada, construiu a Empresa, por iniciativa official, sua matriz no Rio de Janeiro. A fachada, a cessão do terreno, as isenções de direitos, para esse edificio, situado á Avenida Central, recem-inaugurada, esquina da rua Theophilo Ottoni, iam ser objecto de opposição, vendo certa imprensa nisso favores sumptuarios, de difficil explicação, apezar de, pelo decreto numero 5.304, de 6 de Setembro de 1904, tratar-se apenas de usufructo pelo prazo da concessão, entrando a renda para o capital do cáes. Eduardo P. Guinle, além desse edificio, e de outros com que ia concorrer para o embellezamento da principal via publica carioca, — Palace-Hotel, Theatro Phenix, o predio da sua firma de electricidade ainda na então Avenida Central, numero 109 — Companhia Brasileira de Energia Electrica, — inaugurava outras iniciativas para emprego de seus haveres, em beneficio da circulação da riqueza e da utilidade geral. Lauro Müller já encarava a construcção do porto do Rio de Janeiro, a applicação electrica as necessidades industriaes e outros melhoramentos da capital da Republica, a qual, tambem com Paulo de Frontin, Pereira Passos e Oswaldo Cruz, sob a presidencia Rodrigues Alves, ia ter seus maiores realizadores. Era época das reformas urbanas, e tambem do aparecimento do jornalismo de sensação, dando vasão editorialmente, numa linguagem desusada até então, ao que, de modo attenuado, enchia a parte paga dos jornaes e cujo alvo estava nos interesses da riqueza, no ataque impiedoso, brutal ás personalidades officiaes, na critica ao capital sobretudo estranjeiro. Pretendia admissão no Brasil a Light & Power, e a campanha a favor e contra occupou o frontespicio dos jornaes. A esse tempo Gaffrée & Guinle pretenderam o fornecimento de energia elecrtica á capital do paiz. E' de ver-se o debate que isso despertou, noticiando-se o indeferimento, primeiro, e a acceitação depois, do requerimento da companhia canadense, executora do serviço. Imperialismo americano, apresentação de credenciaes do primeiro embaixador dos Estados Unidos da America, preferencias de firmas e capitaes brasileiros, tudo veio á discussão. Até o comparecimento do presidente Rodrigues Alves, seu Ministro da Viação Lauro Müller, o Prefeito Passos, a pedido da Light, para inauguração da illuminação da grande Avenida, foi interpretado como preito de vassalagem ao ouro americano. As iniciativas dos dois industriaes brasileiros, a construcção da matriz chamaram ainda mais a attenção para a Empresa em Santos, em debates e restaliações, que iniciadas em 1905 se prolongariam pelos annos seguintes. Esta communicação de Gaffrée & Guinle era explicativa (*Jornal do Commercio*, 27 de Março de 1905):

Desde muitos annos tinhamos o projecto de nos occupar de electricidade, trazendo-a á Capital Federal e, nesse proposito, adquirimos em 1889 uma das maiores cascatas existentes no Estado do Rio, a de Paquequer.

---

(78) Accórdão da Camara Commercial do Tribunal Civil e Criminal. *Jornal do Commercio*, 24 de Janeiro de 1905.

Nessa época começamos a construcção do Cáes de Santos, o que nos obrigou a adiar tal projecto.

Como Directores que somos do Cáes de Santos, e com o fim de dotal-o de todos os melhoramentos modernos, mandamos estudar a applicação da energia hydro-electrica ali.

Em 1901 fomos autorizados por decreto a procurar nos rios da serra de Santos a energia de que precisavamos.

Em 1902 pedimos ao Governo a fixação do rio Itatinga, para delle trazermos a energia necessaria ao serviço das Docas de Santos.

Esses estudos nos trouxeram a convicção de não ser mais possivel demorar a resolução de trazer electricidade á Capital Federal.

A par do estudo technico fez o distinto advogado da Companhia Docas de Santos, Dr. J. X. Carvalho de Mendonça, o estudo jurídico da questão e declarou-nos que não tinhamos leis sobre o assumpto e que, antes de tudo, era preciso decretal-as.

Só em 1903 votou o Congresso lei sobre as concessões para aproveitamento da energia hydro-electrica e sómente em Dezembro de 1904 regulamentou o Governo essa lei.

E' certo, porém, que muito antes disso, mesmo antes de ter aparecido em São Paulo a Light & Power, já nos occupavamos de semelhante assumpto.

Ainda é certo que consultamos por circular aos industriaes do Rio de Janeiro, se acceitariam a energia electrica em substitnição do vapor se fosse deferida a nossa proposta antes da publicação do decreto que regulamentou a lei de 31 de Dezembro de 1903.

Adiante:

Todo o Rio de Janeiro sabe que em principio de 1905 os engenheiros Aschoff & Guinle compraram a casa de electricidade que nessa cidade tinha o Sr. James Mitchell.

Em Maio de 1904, partindo para os Estados Unidos da America do Norte, o Dr. Eduardo Guinle, chefe da casa Guinle & C., teve de contestar pela imprensa que houvesse qualquer ligação entre o Sr. James Mitchell e a casa Guinle & C., como deram a entender noticias inseridas em jornaes do dia.

Nos Estados Unidos o engenheiro Eduardo Guinle, e aqui a nossa firma foram em tempo procurados pelos Srs. Mitchell e Pearson, afim de tratarem do negocio de electricidade no Rio de Janeiro, sobre bases propostas por esses Srs. e que não foram acceitas por inconvenientes.

Muito antes disso pedimos ao Governo autorização para trazer energia electrica do Rio Parahyba á Capital Federal e então demonstramos ao Governo as grandes vantagens resultantes para o nosso paiz do fornecimento a baixo preço da energia hydro-electrica, o que permittiria o desenvolvimento material de que tanto precisamos.

Soffriam, assim, as Docas por tabela. Para uns a Light & Power não era mais do que aquillo de que se accusava a Empresa de Santos, "um polvo, a cuja voracidade inextinguivel não bastam favores nem concessões porque acha que é manjar melhor o decoro, a dignidade do Governo"; ao passo que para outros a defesa da prorogação do prazo de serviços, explorados pelas linhas carris, já em poder da Light & Power, lembrava, no cáes de Santos, a dilatação da concessão para 90 annos (79); em quanto para terceiros a virtude residia no meio termo, pois, monopolio por monopolio, os dos Srs. Gaffrée & Guinle eram

---

(79) "Não ha quem não desconheça a grandeza das Docas de Santos, obra majestosa, de indiscutivel e proclamada utilidade, a que estão nobre e indissoluvelmente ligados os nomes dos Srs. Gaffrée & Guinle; mas não ha tambem quem lhes desconheça a historia escripta nas collecções das nossas leis e não saiba que o contracto actual se parece tanto com o que foi celebrado em consequencia da concurrencia aberta para a construcção dessa obra, como oito com oitenta, taes foram as successivas modificações pedidas e obtidas pelos concessionarios". *O Paiz*, 12 de Maio de 1906.

tão condemnaveis como o da Light & Power (80). Choviam as verrinas, ia a versalhada calumniosa para os ineditoriaes, Candido Gaffrée continuava cada vez mais, para certa imprensa, a ser o homem diante do qual tudo se curvava (81). Mas o assumpto sahe dos limites deste estudo, só nos interessando no que acaso se refere á Empresa de Santos.

O correspondente do *Estado de São Paulo* no Rio de Janeiro, accentuando que as multiplas e publicas actividades de Gaffrée & Guinle ficavam, por isso mesmo, alvo de ambições e invetivas, em contraste com a de outros ricos, possuidores de apolices e explorando silenciosamente seu peculio, punha com espirito as coisas no seu logar:

> O Sr. Gaffrée foi apontado como dono da Central, do Sr. Osorio de Almeida, do Club de Engenharia, do Dr. Lauro Müller, da bancada rio-grandense — que sei eu? Era natural que, nessas condições, S.S. estivesse a estas horas senhor do Brasil quasi inteiro. Não está!
>
> O Sr. Guinle precisa applicar lucrativamente os seus grossos cabedaes. Faz trinta e tantas casas na rua Roso, compra predios, levanta quatro ou cinco palacios na Avenida, está para construir um theatro e ha quem o queira levar a fazer um grande hotel no fim da Avenida, esquina da Avenida Beira-Mar.
>
> E' isto um crime? Não. E' muito preferivel esta iniciativa que embelleza a cidade e lhe dá mais condições de vida culta, á pacata ruminação dos juros de capitaes em usura.
>
> Fizeram ambos as Docas de Santos — uma grande obra; mas ninguem lhes agradece coisa alguma, porque são evidente e ostensivamente ricos! Só por isso!
>
> O Sr. Barão de Itacurussá, tambem é milionario e não é detestado. Porque? Nada mais simples: tem casas, tem apolices e tem dinheiro. Tudo isso lhe dá rendas consideraveis e o torna um dos prototypos do nosso homem "que tem o que perder". Falta-lhe a acção e o espirito dos emprehendedores. E' conservador.
>
> O que fere a massa é a iniciativa que se prevê fecunda em ganhos. O que acautela os ricaços contra a malquerença é a falta de atritos, peculiar ao seu feitio conservador.

Adiante:

> A riqueza tem, como tudo, os seus contras. A's vezes o rico é infeliz sómente porque tem fortuna sabida. O caso dos Srs. Guinle e Gaffrée não é outro. Queiram ou não têm de se encontrar frequentemente na situação do hollandez que pagava o mal que não fizera.
>
> Ainda ha dois dias correu que o Sr. Dr. José Carlos Rodrigues ia vender o *Jornal do Commercio*. Nada mais natural que S.S. vender a folha que ha dezeseis annos comprou. O Conselheiro Leonardo, que ali se fizera, acabou por passar adiante o grande orgão. Porque não ha de

---

(80) "Esta questão é da maxima importancia. Os principios geraes destas concessões não deviam depender de leis sorrateiras nas caudas dos orçamentos. Não nos occupamos dos interesses actuaes dos que desejam estabelecer este serviço na Capital Federal. A força hydraulica para criação da energia electrica está na sua infancia mesmo nos paizes mais adiantados e entre nós, nesta vasta extensão de territorio, com este magnifico conjunto de rios caudalosos, que temos, tudo está ainda por criar nessa industria. O monopolio dos Srs. Gaffrée & Guinle, é tanto para ser temido como o da Companhia Americana, ou de uma juncção dos dois, ou de outros quaesquer. Queremos o campo livre a todos, nacionaes e estranjeiros. *Jornal do Commercio,* 28 de Março de 1905.

(81 "*Enfoncé* Santos Dumont! Apresse-se o Sr. Eduardo Victorino a fazer uma outra marcha em honra do Sr. Candido Gaffrée — o brasileiro. Afinal o Santos Dumont apenas descobriu a direcção dos balões, mas as outras grandes descobertas da humanidade a quem são devidas? Quem descobriu a electricidade? Gaffrée, o brasileiro... Quem descobriu as Docas? Gaffrée, o brasileiro... Quem descobriu a cidade de Santos? Gaffrée, o brasileiro... Quem descobriu a polvora? Gaffrée, o brasileiro... Quem descobriu o Banco da Republica? Gaffrée, o brasileiro... Quem descobriu a Avenida? Gaffrée, o brasileiro"... No *Jornal do Commercio,* 28 de Março de 1905.

fazer o mesmo o Dr. Rodrigues? Sabe-se, todavia, que S.S. não tem a sua empresa á venda. Nem era de crer que taes disposições tivesse quem anda a levantar uma casa enorme e grandiosa para o *Jornal*.

Pois bem, sabem quem é o supposto comprador? Gaffrée!

Hontem á tarde corria e á noite com maior insistencia se affirmava que o negocio estava feito e alguem houve que espalhou que o Sr. Gaffrée já dera o signal — um signal e tanto! — com o deposito de novecentos contos de réis no Banco do Brasil.

Pura invencionice! O Dr. Rodrigues não vende o *Jornal* e o Sr. Gaffrée não o compra; mas como a firma Gaffrée & Guinle não pode estar socegada, já se affirma que a fabrica de gelo de Santa Luzia vae ser, de acordo com um decreto recentissimo, desapropriada... para que a referida firma construa um collossal hotel, ao qual não offerece espaço bastante o terreno da Avenida para esse destino reservado.

Tudo para os Srs. Gaffrée & Guinle! Nada para nós! Eis o que indigna, revolta e exalta os zelosos guardas do Interesse Publico (82).

CAPITULO XXI

FÉ DE OFFICIO DE OUTRO DECENNIO

Empresa já victoriosa, tendo diante de si futuro compensador, a Companhia Docas de Santos consolava-se de todos esses tropeços com a segurança de que levantava um monumento portuario digno de São Paulo e do Brasil, não igualado então por nenhum outro de nossa immensa costa.

Manifestações officiaes e outras não faltam a respeito, no decennio em estudo.

Propulsionava a administração federal, tomando Santos como modelo e estimulo, a construcção de outros portos, mas nenhum com aquelle, fruto da lei de 1869, sem onus para o Thesouro, construido com capitaes e engenheiros nacionaes e, o que não é menos relevante, em constante progresso material. Dez annos antes, uma discussão entre dois grandes orgãos da imprensa no Rio de Janeiro e em São Paulo, accentuára o contraste, que desde então não soffrera alteração. Havia, de facto, escripto o *Jornal do Commercio* (14 de Junho de 1896):

> No Relatorio do Sr. Ministro da Industria consigna este illustre Secretario de Estado em 22 linhas tudo o que realmente ha a dizer sobre o nosso porto do Rio de Janeiro, o primeiro da America do Sul quanto a condições naturaes. Não ha nem estudos, não ha dinheiro nem para a fiscalização, — é o que diz o Ministro.
>
> Pernambuco é mais feliz: occupa uma pagina e meia do Relatorio, onde se vê que se dispenderam com as obras do porto 317:500$000, e que ha um credito de 1:744$000 para dragagem, etc.
>
> Os insaciaveis paulistas ainda mais felizes são. Bem diz o Ministro que "o estado actual dos trabalhos (das Docas de Santos) já permitte effectuar-se o commercio importador e exportador de Santos em condições de facilidade superiores ás de todos os outros portos da Republica".
>
> Não é de admirar que, com a descripção dos varios serviços, o porto de Santos occupe onze paginas do Relatorio.
>
> Perguntamos agora: que fazem na Camara dos Deputados as deputações fluminense e mineira, que tão interessadas deviam ser pelo melhoramento de nosso porto?

---

(82) *Cartas do Rio — Estado de São Paulo*, 21 de Dezembro de 1906.

O Rio de Janeiro tem sido particularmente infeliz nestes assumptos. Todos lhe tiram alguma coisa: ninguem lhe traz nada (83).

No anno seguinte, 1897, o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, Joaquim Murtinho, lamentava não ter tido maior applicação a lei de 1869, facto tanto menos explicavel quanto a de numero 3.314, de 16 de Outubro de 1886 facultava, como vimos, uma taxa até 2 % sobre a importação, para resgate dos capitaes empregados. Defendendo o minimo da intervenção official e o maximo da privada, escrevia:

> Um porto cujo commercio, uma estrada de ferro cujo trafego não podem fornecer renda para os capitaes nelles empregados, não merecem, uma ser construida; outro, que se lhe façam melhoramentos.
> E' de accôrdo com este principio e com disposição legislativa, que vão ser offerecidos á exploração particular os portos de Pernambuco e do Pará, e que se esperam obter para elles e para o Rio de Janeiro os grandes melhoramentos do porto de Santos, que é uma grande fonte de renda para o seu empresario, um auxilio poderosissimo para o commercio e para a administração publica, e uma gloria para o Brasil.

E, na parte relativa aos portos e canaes, consignava o mesmo Relatorio:

> Não são poucos os erros e desastres que nos aponta a historia dos portos do mundo, ainda nos paizes das maiores autoridades technicas. E nem por ser de uma das competencias estranjeiras mais consideradas o projecto em execução em um dos nossos, escapa do exemplo de mau resultado.
> O proprio arrojo dos nossos exemplares da America do Norte detem-se ante obras desse genero. O estudo dos melhoramentos para New York levou annos, assim como de tantos outros projectos hão sido submettidos a demorados estudos. A França, a Inglaterra, Portugal, Hespanha, Allemanha, Austria, Italia, só depois de madura reflexão e longa colecta de dados se lançam á execução das obras. E' da natureza dessas obras um estudo demorado, sob pena de ficarem aleatorios os planos.

Adiante:

> Tres dos nossos portos mais importantes tiveram já estudos feitos por tempo reputado sufficiente para os projectos — Recife, Santos e Rio Grande do Sul. Os dois ultimos acham-se em via de execução, um por contracto e outro por administração, com bom resultado; o primeiro fazendo todos os serviços denominados de docas e o segundo offerecendo á navegação entrada franca a embarcações de perto de seis metros de calado. No do Recife, dotado de meios de trabalho no decurso do ultimo anno, effectuam-se serviços de conservação do ancoradouro, da mais alta necessidade e urgencia pelo abandono em que, por força do contracto, ora caduco, esteve por annos

---

(83) Tendo o *Correio Paulistano* replicado sob o titulo "inimigos de São Paulo" (16 de Junho de 1896) esta foi, tres dias depois, a treplica do *Jornal do Commercio*: "O nosso collega entendeu mal a nossa observação que se referia não ao custo das Docas de Santos mas ao facto que, apezar de dotado o Estado de São Paulo com esta obra importante, ainda querem os paulistas, pelo menos os da Capital, uma alfandega interna a duas horas de viagem da de Santos. Quanto ás docas não serem feitas com o capital da União, mas com o do commercio de São Paulo, temos de pedir licença ao *Correio Paulistano* que anda muito errado. As taxas cobradas nas Docas de Santos são ou alfandegarias ou não alfandegarias. Estas ultimas são o equivalente que o commercio paga por certos serviços imprescindiveis, não é um favor, é uma compensação... Póde ser que *Correio Paulistano* ache pesadas as taxas não alfandegarias, mas garantimos ao collega que, nós commerciantes daqui, bem desejarimos ter de pagar sómente, com a descarga e demora de saveiros e outras demoras, — além de carroças a 15$000, — o que pagam os nossos collegas de São Paulo". *Jornal do Commercio*, 19 de Junho de 1896.

consecutivos a deteriorar-se pela accumulação de detrictos e reducção da profundidade. Logo que fiquem concluidos os estudos, a que se procede, para abertura da concurrencia publica á execução das obras ali projectadas, deve elle novamente ser commettido á exploração particular.

Igual concurrencia deve brevemente abrir-se para as obras no porto de Belém do Pará, tendo por base os estudos de que ali esteve encarregado o engenheiro Saboia e Silva.

Com essa politica portuaria se comprazia a Empresa de Santos. O Relatorio da Directoria de 1903 disse especialmente com referencia ao Rio de Janeiro, cuja construcção se facilitava com os 2 % ouro sobre a importação:

Esta Directoria, que sempre tem acompanhado com interesse as tentativas de melhoramento de outros portos da Republica, exulta de contentamento ao ver entrarem em via de execução as obras e melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro, que tiveram começo effectivo, pelas inaugurações da Grande Avenida, em 7 de Março, e da dragagem do porto, a 29 de Março proximo passado.

Em relação a melhoramentos materiaes, nada era tão necessario ao progresso do nosso grande paiz como o saneamento desse porto e o embellezamento de sua Capital. Esse objectivo está obtido, pois, inauguradas as obras e garantidos, como estão, os recursos para a sua execução, nada as poderá deter, podendo os habitantes desta grande cidade considerál-a saneada e apparelhado o seu porto para o grande desenvolvimento que o nosso paiz vae ter.

Para a nossa Companhia, que executa e explora as obras do porto de Santos, só advirão vantagens em que o principal porto da Republica esteja apparelhado como o nosso, de modo a normalizar o movimento de ambos, mantendo cada um a sua zona e conseguindo para seu commercio, industria e navegação todas as vantagens que dahi devem advir.

No anno de 1898, assim se exprimio no seu Relatorio o Dr. Sebastião de Lacerda, Ministro da Viação, Commercio e Obras Publicas:

Salientando-se dos demais portos da Republica, o de Santos, entregue á iniciativa particular, constitue hoje o porto melhor apparelhado para as necessidades do commercio do nosso paiz. E' um exemplo pratico dessa sabia lei de 13 de Outubro de 1869 que estabeleceu regras e preceitos para a execução de taes melhoramentos; e que seguido nos outros portos traria grandes vantagens para os interesses geraes da Nação, especialmente para os que mais vinculados se acham á bôa e exacta arrecadação das rendas aduaneiras.

Desde seu inicio, em 1889, têm sido as obras até hoje continuadas com zelo e actividade pela empresa que as tomou a si, apezar das innumeras difficuldades que se oppõem a trabalhos de tão grande importancia.

E o anno de 1897 é uma prova evidente e clara de que, á medida que se vão desenvolvendo os trabalhos, maior actividade manifesta a empresa em sua execução (84).

---

(84) "Se não faltassem por absoluto entre nós homens da tempera e do criterio de um Irineu Evangelista de Souza (Visconde de Mauá), o introductor das estradas de ferro e da illuminação a gaz no Brasil; de Marianno Procopio Ferreira Lage que dotou as provincias do Rio de Janeiro e de Minas Geraes de uma estrada de rodagem como as melhores da velha Europa; de Gaffrée e Guinle que dotaram a provincia de São Paulo com as monumentaes Docas de Santos, muitos e mais importantes ramos da industria, no Brasil, estariam sendo dirigidos e explorados, proveitosamente, por empresas nacionaes, ás quaes confiadamente se entregariam os capitaes indigenas, que, receiosos hoje de tudo que é nacional, se empregam de preferencia na propriedade urbana e nos depositos, mesmo a titulo gratuito, nos bancos estranjeiros". No *Jornal do Commercio*, 29 de Maio de 1899.

Demolição de antigos trapiches em Paquetá (1899)

Em 1899, emquanto o Ministro da Fazenda salientou, referindo-se ás Docas de Santos, "as vantagens de uma tal instituição em beneficio do commercio e do fisco federal", o da Industria, Viação e Obras Publicas, Alfredo Maia, escreveu:

> Proseguiram as obras no anno 1899 com a mesma actividade dos annos anteriores, não obstante a anormalidade de todos os serviços produzida pela epidemia que ali appareceu.

A propria adversaria tradicional, fazia, então, pausa, estampando estas palavras emphaticas (*Tribuna,* Santos, 28 de Julho de 1899):

> Não raro a impertinencia indigena clama contra "a prepotencia da Companhia ingleza", contra "os abusos da caprichosa Companhia Docas".
>
> Entretanto, foi o inglez quem primeiro ousou tentar a via-ferrea entre nós, naquelles atrazados tempos, em os quaes a locomotiva era para o sertanejo um monstro esmagador de suas classicas tropas e de seus adorados carros de boi. Foi o inglez, que, comprehendendo a visão nitida de um homem de genio, um dos brasileiros mais illustres, o Barão de Mauá, arrostando com difficuldades de todo o genero, e, depois de serem as empresas aqui vãmente offerecidas, elle, o inglez, conseguiu subscrevel-as todas, ou a maior parte, com o capital amarello e sonante da Inglaterra, ousada e pratica.
>
> E, desta vez, é o cerebro brasileiro que concebe, que planeia, é o braço brasileiro que executa, firme, conscio da victoria, superior e grande, diante das difficuldades, audaz e confiante no resultado: desta vez é a Companhia Docas de Santos, que levou o mar ao interior, que trouxe ao mar os murmurios solennes da mata virgem.
>
> E é de ver aquelle collosso, com suas machinas poderosas, como que intelligentes, como que conscientes do seu valor e da sua utilidade, com seus guindastes de ferro, de longos braços, distribuindo caricias da terra sobre o mar a afagar as naus potentes, provindas de todos os pontos do globo, como que a dar sobre essas naus, em attenção a essas bandeiras amigas, que nos vêm visitar e comnosco commerciar, como que a dar, dizemos, amplexos confraternizadores.

Escreveu, tambem, a esse tempo, de Montevidéo, o Consul Geral do Brasil (*Diario Official,* 26 de Novembro de 1899):

> Os navios estranjeiros, aos quaes alludo, procedem da Europa e da America do Norte, com destino ao Rio da Prata; mas, ha occasiões, como na actualidade, que, exceptuados os paquetes de linhas regulares, faltam navios para o transporte de productos destinados aos mercados que contam com este supprimento e avizinha-se talvez uma crise de transportes maritimos, pela desmarcada elevação dos fretes, encarecendo o preço da mercadoria.
>
> Não obstante, as grandes companhias, como a Royal Mail alargam no Brasil a esphera de suas operações, fazendo tocar alternativamente em Santos um dos seus vapores, todos os mezes.
>
> A importancia daquella praça commercial e o valor de suas transacções, constituem incentivos á permanencia desta medida; mas é justo reconhecer e proclamar que a facilidade e segurança que offerecem as importantissimas construcções da Companhia Docas de Santos, permittindo a maior comodidade nas operações de carga e descarga, em todas as horas uteis e em todas as marés, é por sua vez condição de exito e, no seu duplo caracter de obra hydraulica e de saneamento, representa um benficio incalculavl, não só á cidade de Santos, mas ao Estado de São Paulo a que pertence esse opulento interporto commercial.
>
> O porto de Santos está na posição de competir com os melhores conhecidos, sem as contingencias que sóem offerecer os mais afamados do Rio da Prata, varando frequentemente os navios na sahida.

Em 1900, e tendo ainda Santos por modelo, o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, pelo seu orgão technico, apresentou uma exposição sobre o que parecia indispensavel executar-se. Era um estudo de cifras sobre a capacidade de rendimento dos nossos principaes portos, como appelo e garantia aos capitaes susceptiveis de emprego, de accordo com a lei de 1869 e do referido decreto de 1886. E, depois de confessar que a facilidade do alfandegamento dos trapiches constituia grande e perene obstaculo, concluiu:

> E' urgente tomar providencias para terem satisfacção as imperiosas necessidades de melhoramento dos nossos portos, sem o qual continuaremos no mesmo atrazo e os capitaes no mesmo ponto de desanimo a commettimentos da ordem do que transformou, no porto de Santos, a salubridade, o aspecto da cidade, o frete dos navios, a frequencia do porto e elevou ao quadruplo a renda da alfandega nos cinco primeiros annos do seu funccionamento, apesar da crise nossa e do globo (85).

O proprio Ministro da Fazenda, Joaquim Murtinho, escreveu de novo no seu Relatorio de 1900, com relação a Santos:

> E' incontestavelmente este porto o que, por suas condições actuaes, melhor serve aos interesses do Fisco Federal e mais corresponde ás exigencias do commercio e da navegação. De facil accesso ás embarcações de qualquer calado, mede, em sua extensão, só a parte que serve de ancoradouro aos navios, mais de tres kilometros, por mais de um de largura. Sendo dos mais frequentados da Republica, depois do desta Capital, adquire todos os dias maior importancia.
>
> Os melhoramentos, que lhe tem introduzido a Companhia Docas de Santos, para o serviço fiscal a seu cargo, já o collocam em condições de competir com os mais bem apparelhados do exterior. Illuminado a luz electrica, para qualquer trabalho á noite, e com uma policia particular, contra a qual nada ha a allegar, seu cáes, que já mede 2.200 metros de extensão, possue onze grandes armazens, munidos cada um de seis guindastes moveis, para arrumação e empilhamento das cargas, e dispõe de duas installações completas de guindastes hydraulicos, que suspendem, uns o peso de 1.500 kilos e outros o de cinco mil, além de guindastes a vapor, fixos e moveis, de diversos systemas: um de vinte toneladas, dois de seis, e um de quatorze, correndo este, que é de locomoção propria, sobre linhas de 1m,60 de bitola, ligadas ás da São Paulo Railway Company, em que tambem trafegam, até á respectiva estação quatro grandes locomotivas de propriedade e uso diario do mesmo cáes, no transporte de mercadorias para o interior do Estado.

Adiante:

> Para generos inflamaveis, de todas as especies, tem tambem este porto armazens especiaes, em seu littoral, em logar apropriado, na Alamôa, bem como, no logar denominado Outeirinhos, um deposito para cinco mil toneladas de carvão, com uma ponte de desembarque em dois pavimentos, com trilhos e guindaste a vapor, de tres toneladas, tendo ainda, além de apparelhos que lhe permittem fornecer aos navios atracados em qualquer ponto de seus cáes, por preço modico, e a qualquer hora, a mais pura agua da serra Paranápiacaba, dois grandes armazens de pedra e cal, no Valongo, ou no extremo do mesmo cáes, cada um com 5.600 metros quadrados, destinados, a seu tempo, a maiores exigencias da emissão de *warrants*, dos armazens geraes e vendas publicas de mercadorias.
>
> A tão poderosos elementos, que a iniciativa particular facilita ao Governo, nesse porto, juntam-se cautelas extraordinarias, ainda devidas á mesma iniciativa, já para evitar incendios dos armazens e depositos

---

(85) *Relatorio* do Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, Portos Maritimos, 1900.

de mercadorias em terra, e a bordo dos navios surtos no porto, já no serviço de dragagem, em frente á muralha do referido cáes, nesta área, em cerca de 60 metros de largura, de modo a garantir sempre ahi, como tem acontecido, uma profundidade de sete metros, pelo menos, abaixo das aguas minimas.

Um porto assim cuidado, que já dispõe tambem de um estaleiro para reparações de seu material fluctuante, bem como de um corpo de mergulhadores e de uma officina em serviço effectivo para quasquer reparações maritimas urgentes, como foi preciso fazel-as no vapor allemão "Pernambuco"; em que já ha projecto estudado de um dique bastante extenso para conter um navio de 120 metros de comprimento, calando 8 metros; e que, tendo sanatorios particulares, como os da ilha das Palmas, do Rio Branco e Ribeirão Pires, se acha ao abrigo de todos os ventos, é sem contestação, um porto de primeira ordem.

Disse Campos Salles na sua mensagem de 1901 ao Congresso:

As grandes vantagens proporcionadas á navegação pela installação conveniente dos portos, estão postas em brilhante evidencia pelas obras realizadas no importante porto de Santos.

O commercio daquella praça começa a colher os largos beneficios desse melhoramento, que facilita a navegação internacional, conseguindo para ali fretes não inferiores aos exigidos para esta capital.

Esse facto, em sua eloquencia, deve estimular os emprehendimentos de obras semelhantes na capital da Republica.

E o mesmo ministro da Fazenda, Murtinho, renovou a expressão de seu apreço:

A este porto dão a mais justa nomeada as obras de incontestavel utilidade publica, levadas a effeito pela Companhia Docas de Santos. Fisco Federal, commercio e navegação já gozam de vantagens extraordinarias. Com uma profundidade de seis a nove e mais metros, está o seu cáes perfeitamente apparelhado para elevar ao quadruplo da tonelagem o seu movimento actual.

Em 1902, ainda foi este, na mesma pasta, o depoimento de Joaquim Murtinho:

As obras realizadas neste porto pela Companhia Docas de Santos continuam dando-lhe a justa nomeada de porto de primeira ordem, pois é, na realidade, o melhor apparelhado de todos os da Republica.

Seus onze armazens de ferro, bem como os dois de pedra, e ainda os dois outros destinados aos generos inflamaveis e corrosivos, têm capacidade para comportar o quadruplo da importação actual, podendo operar-se com rapidez e facilidade por elles e pela faixa do cáes, não só os serviços de carga e descarga, como os dos transportes de mercadorias para o interior do Estado.

Dahi, e de outros melhoramentos introduzidos pela referida Companhia no serviço fiscal a seu cargo, os beneficios que já têm auferido o fisco federal, o commercio e a navegação.

Em 1903, exarou o Relatorio do Ministro da Fazenda, Leopoldo de Bulhões:

Dispondo de apparelhos os mais aperfeiçoados para seus serviços de carga e descarga, bem como de vastos armazens para as mercadorias de todas as especies, de importação como de exportação, continua este porto, que já rivaliza com os mais bem servidos do exterior, a destacar-se dos demais da União, devido ás comodidades e vantagens que lhe thouxeram as importantes obras da Companhia Docas de Santos; entre as comodidades figura a da atracação directa ao cáes para suas operações ás embarcações de qualquer calado; entre as vantagens, a das taxas, reconhecidamente modicas, dos serviços do mesmo caes.

Foi do Relatorio do Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, Lauro Müller, em 1903:

Continuaram a ter regular andamento, durante o anno de 1902, as obras deste porto, o unico entre todos os existentes no litoral do nosso paiz, em que teve applicação satisfatoria a lei numero 1.746, de 13 de Outubro de 1869.

No começo daquelle anno achava-se em plena actividade o fabrico dos blócos destinados á construcção do trecho do cáes de Paquetá aos Outeirinhos. Foi iniciada essa nova construcção, lançando-se o primeiro blóco, um dos mais pesados, no dia 10 de Março; e nesse mesmo mez, não obstante tratar-se de serviço inteiramente novo e se ter de pagar o tributo á inexperiencia, foram assentados mais 34 blócos, representando um grande volume de alvenaria.

Até á distancia de 136m,85 além da extremidade da curva de Paquetá, onde se acha o cáes construido, a profundidade junto á muralha não passa de sete metros; considerando, porém, a tendencia que actualmente se manifesta no sentido do augmento do calado dos navios modernos, foi autorizada a Companhia pelo decreto numero 4.426, de 9 de Junho de 1902, a elevar aquella profundidade a oito metros, segundo o perfil approvado.

Este resultado foi obtido, rebaixando-se a superficie superior do enrocamento basico e collocando-se em seu logar mais uma fiada de blócos de altura de 1m,50, ficando com esta modificação a superficie do enrocamento apenas 0m,50 acima do fundo do porto.

Foi do mesmo Ministro no seu Relatorio de 1904:

Proseguiram com regularidade, durante o anno findo, as obras a cargo da Companhia Docas de Santos, em virtude do decreto numero 9.979, de 12 de Julho de 1888.

O porto de Santos, o mais bem apparelhado da Republica, devido ás obras importantes que estão sendo levadas a effeito por empresa nacional, sob a direcção de engenheiros brasileiros, offerece já grandes facilidades ao commercio do Estado de São Paulo, tendo em trafego uma linha de cáes com o desenvolvimento de 2.141 metros, desde o Valongo até Paquetá.

Ao longo desse cáes estão construidos 12 armazens de ferro; dois outros de alvenaria, no Valongo, são destinados a deposito de café e dois outros menores, na Alamóa, logar afastado do centro da cidade, servem para deposito de explosivos e inflamaveis.

A área total coberta pelos armazens e patios contiguos é aproximadamente de 39.000 metros quadrados.

No serviço de carga e descarga são empregados 31 guindastes hydraulicos e um a vapor, destinado a cargas de 30 toneladas de peso.

Todo o trecho do caes em trafego está calçado a parallelipipedos, doptado de illuminação electrica e provido de agua para o abastecimento das embarcações.

Por ultimo, o *Jornal do Commercio* (10 de Agosto de 1906):

O porto de Santos foi visitado ultimamente, em dias aproximados, pelo Presidente eleito da Republica e pelos Srs. E. Root e Lloyd Griscom, Embaixador americano.

Como era de esperar, os tres illustres viajantes tiveram do famoso emporio commercial e das obras que o engrandeceram uma funda impressão. O enthusiasmo com que a exprimiram é, aliás, o de todas as pessoas que ali aportam e que não cessam de admirar a energia e capacidade dos brasileiros que levantaram financeira e profissionalmente aquelle monumento de trabalho.

O Sr. Conselheiro Penna só visitou o cáes em construcção, deixando de visitar a parte em trafego por ser domingo e estar a Alfandega fechada. A' vista do conjunto, porém, levou S. Ex. a dizer que aquella obra era um "majestoso portico do templo do trabalho do Estado de São Paulo".

O Sr. Root não viu as obras em andamento; tomou o trem junto ao cáes e de marcha para São Paulo percorreu-o em grande extensão.

Quando, porém, foi recebido pela Associação Commercial, disse que se "congratulava com a cidade de Santos por ser o mais importante

emporio de café do mundo e tambem pelo seu rapido e maravilhoso progresso, que lhe permittia apresentar um cáes digno de admiração e em virtude do qual a cidade tinha conseguido manter até agora um estado sanitario que tornava o seu porto accessivel a todos os navios e a todas as nacionalidades".

Na Camara Municipal escreveu S. Ex. no livro competente: "Com os bons desejos de todo o meu paiz ao grande porto e cidade de Santos que estou visitando antes da minha partida".

O Sr. Embaixador Lloyd Griscom deixou escriptas estas palavras: "Tenho satisfação em exprimir aqui a grande admiração que sinto pelo bello porto de Santos".

Em polemica com o Governo Federal sobre isenção de direitos, na vespera de solicitar nova prorogação de prazo, tendo que enfrentar no Senado Federal, desde 1906, adversario que não daria quartel, a Companhia Docas de Santos, lembrando-se dos "dias amargos" de 1896 e 1897 (86), não conhecia, desanimo. O ultimo Relatorio de sua Directoria tinha-se expressado desta maneira:

Esta Directoria e todos os chefes de serviço se esforçam sempre para bem executar o serviço publico a cargo da nossa Companhia, melhorando-o sempre pela adopção de novos elementos de progresso, de modo que o porto de Santos não passe para a retaguarda de outros portos que no nosso paiz e nas Republicas Argentina e do Uruguay estão sendo ou vão ser melhorados.

Temos esperanças de conseguir esse desideratum, se forem removidas pelo Governo as difficuldades que tomam grande parte do tempo, que esta administração dedica aos serviços a seu cargo e immobilizam parte dos recursos necessarios aos mesmos serviços.

Isso é facil conseguir-se, pois nada pedimos ao Governo a não ser o rigoroso cumprimento da lei, e que ella não foi prodiga nos beneficios outorgados a esta Companhia, que teve a ardua tarefa de abrir o caminho necessario para que outros portos fossem melhorados, prova o facto de ter sido a todas as novas concessões applicadas integralmente todos os favores até hoje conseguidos á custa de grandes esforços por esta administração.

A esse tempo ascendia o capital de construcção a 75.848:584$000 (31 de Dezembro de 1905). Cáes prompto em trafego, quasi metade do total com todos os accessorios, — armazens, guindastes, vagões, num movimento que ultrapassava, em 1905, os annos anteriores, — 2.166 embarcações entradas e sahidas, com 3.271.353 toneladas de registo; 553.035.500 kilogrammas de importação, no valor de 92.167:873$912; 467.719.862 kilogrammas de exportação; 15.343.998 volumes de mercadorias em movimento e 16.466 passageiros; 797.250 saccas de café em armazem e 7.449.550 saccas exportadas. Tinha sido o cáes visitado, nesse decennio, por personalidades de relevo, — Campos Salles, antes de assumir a Presidencia da Nação (2 de Junho de 1896); Prudente de Moraes, quasi ao deixal-a (15 de Junho de 1898); Francisco de Paula Rodrigues Alves, em exercicio de Presidente da Republica (21 de Janeiro de 1902); Affonso Penna, no inicio de seu quadriennio (30 de Junho de 1906); Bernardino de Campos, Presidente do Estado (21 de Novembro de 1902), além de representantes estranjeiros e outras personalidades illustres. Privada, a Empresa, pela morte, da

---

(86) "Dias amargos tivemos, durante os annos de 1896 e 1897, mas nem por isso esmorecemos no cumprimento dos nossos deveres, como o reconheceram o Ministro da Fazenda, o seu delegado Alexandre Sattamini, encarregado de examinar os serviços aduaneiros em Santos, o Ministro da Industria e, ainda o do Interior, quando tratou da *gréve* dos trabalhadores do porto".

collaboração de Alfredo Silverio de Souza (87), sobresahiam no pessoal superior Alvaro Ramos Fontes, Superintendente da Secção do Trafego; e, em torno de Guilherme B. Weinschenck, um grupo devotado, os engenheiros Ulrico Mursa, Victor de Lamare, Emilio de Gama Lobo d'Eça, Carlos Kiehl, Alfredo de Miranda.

Depois de Paquetá a direcção technica (1902) substituira o systema de construcção pelo de blócos, com excellentes resultados (88). Mas como nada, na Companhia, deixaria de passar, com ou sem paixão, pelo crivo da critica, até ahi ella chegaria mais tarde. Escreveu a respeito Guilherme B. Weinschenck:

> O construcção da muralha de cáes por meio de blócos de concreto ou alvenaria não é novidade. Desta maneira foram construidos os cáes de Trieste, Marseille, e Brest-Wick, Ymuiden, Aberdeen, Kunstendkie, Fynemouth, New York, Kurachee e outros e onde esse systema chegou ao seu extremo foi no porto de Dublin, onde o seu genial constructor (Stonex) executou a muralha completa, por trechos formados de enormes blócos de peso de 350 toneladas, que eram assentados por meio de um grande guindaste fluctuante, cuja construcção, em seus detalhes, representa immenso esforço intellectual, corôado do mais esplendido successo (89).

---

(87) Fallecido a 12 de Julho de 1900. "Trabalhador infatigavel, engenheiro distintissimo, a quem a Companhia Docas deve grande parte do successo de sua collossal construcção", disse dele o *Diario de Santos* no dia immediato. A Directoria assignalaria, por seu lado: "Tivemos de lamentar a perda irreparavêl do bom companheiro e dedicado amigo, o engenheiro Dr. Alfredo Silverio de Souza, que falleceu no dia 11 de Junho em consequencia de pertinaz molestia que se seguiu a uma bronco-pneumonia, da qual se achava quasi restabelecido. Relembrar a morte deste distinto engenheiro, que dedicou a sua incansavel actividade ás obras do cáes, desde seu inicio, seria escrever o historico das mesmas, pois não ha uma unica parcella dos trabalhos, em cuja realização elle não tomasse parte activa e proeminente". *Relatorio* da Directoria, 1901.

(88) "Segundo já foi indicado em anterior relatorio, o systema de construcção adoptado nesse novo trecho é inteiramente diverso do que foi empregado no cáes até agora construido.

"Consiste o novo systema na formação de uma larga base de enrocamento de pedras, sobre a qual são assentadas diversas fiadas de grandes blócos de alvenaria, fabricados em estaleiros convenientes, donde são conduzidos por linhas ferreas, com o auxilio de poderosos guindastes, até o logar do emprego, para constituirem as fundações da muralha propriamente dita.

"Este systema tem a grande vantagem de evitar o emprego de enseccadeiras no caso da construcção ser feita no local do cáes e de impedir, por outro lado, que, no emprego do concreto, a qualidade deste seja prejudicada pelo movimento das aguas. A alvenaria dos blócos é construida com todas as condições de bôa fiscalização, quer quanto á natureza e amarração das pedras que os constituem, quer quanto á composição e fabrico da armagassa que entra em sua composição.

"Além disso, a construcção da muralha é feita a secco, ficando, por conseguinte, livre das causas que podem influir sobre a sua má execução". *Relatorio* do Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, Lauro Müller, 1903.

(89) Guilherme Benjamin Weinschenck, *Breve noticia sobre as obras executadas pela Companhia Docas de Santos*, Rio de Janeiro, Typ. do *Jornal do Commercio* de Rodrigues & C., 1899.

TERCEIRA PARTE

(1906-1910)

CAPITULO XXII

A TERCEIRA CAMPANHA

O decennio de 1896 a 1905 foi, assim, de maior agitação para a Empresa de Santos que o anterior, de 1886 a 1895. Nenhum, porém, nesse particular, como o em que entramos, de 1906 a 1915. Na linha ascendente da Companhia, essa seria a phase mais grave, entre as varias que ella teve em sua accidentada existencia. Para melhor distribuição da materia, dividiremos esse periodo em dois.

Das campanhas passadas, a de 1894 fôra de iniciativa toda particular e de raio inteiramente regional. Nem por isso deixou de ter repercussão consideravel nas outras. Por sua vez, a campanha de 1896, já no Senado Federal, deu á Companhia projecção nacional. E' dessas duas campanhas que nasceria a terceira, de 1906, na mesma tribuna e com repercussão ainda maior. Vencedora nas duas primeiras, sahia a Empresa com seus creditos reforçados; mas cresciam tambem os resentimentos em proporção. A censura já acerba, o doesto, a paixão, attingiriam ao auge na critica á Companhia e seus dirigentes.

Infelizmente, ia ampliar-se o malentendido inicial de São Paulo contra a Empresa. Feitas para se comprehenderem e se auxiliarem, as duas partes cada vez mais se distanciariam. A origem, fóra do Estado, dos concessionarios; o facto de que haviam triumphado onde os paulistas não tinham podido construir; a defesa delles por filhos tambem do Rio Grande do Sul; a presumpção de rendas excessivas; as perspectivas cada vez maiores de lucros; a deturpação systematica dos fins e das taxas da Companhia, principalmente a de capatazia sobre o café, pequena entre os tributos que o gravavam é, entretanto, de facil exploração junto das classes exportadoras; a não instituição da Alfandega na Capital e seu rosario de recriminações, tudo isso, e mais ainda, concorria para explicar o dissidio a crescer.

Estando, ainda uma vez, em atrazo na construcção, solicitou a Empresa prorogação do prazo a terminar a 7 de Novembro de 1907. Correspondeu o Governo Federal com o decreto numero 6.080, de 3 de Julho de 1906, dilatando por mais cinco annos o termo final. O cáes terminaria assim em 7 de Novembro de 1912; o grande dique a 7 de Novembro de 1914. Estas foram as clausulas da prorogação:

> 1.ª — Fica prorogado, por mais cinco annos, até 7 de Novembro de 1912, o prazo a que se refere a clausula 5.ª do decreto numero 942, de 15 de Junho de 1892, para as obras do cáes de Santos, de que é concessionaria a Companhia Docas de Santos.
>
> 2.ª — A muralha do cáes, desde Paquetá até Outeirinhos, deverá estar concluida em 7 de Novembro de 1909, e o grande aterro, correspondente ao mesmo trecho de cáes, em 7 de Novembro de 1912.

3ª — A Companhia fica obrigada a construir, dentro do primeiro dos prazos, de que trata a clausula antecedente, um edificio adequado ao serviço das agencias do Correio e Telegrapho, submettendo, opportunamente, á approvação do Governo a indicação do local, e as respectivas plantas, devendo o custo das mesmas obras, devidamente justificado, ser levado á conta dos capitaes da Companhia.

4.ª — A Companhia fica tambem obrigada a construir o dique de 130 metros de comprido e 30 metros de largura, de que trata o decreto numero 1.155, de 7 de Dezembro de 1890, alterando aquellas dimensões para 200 metros de comprimento e 40 metros de largura, e a concluir a construcção até 7 de Novembro de 1914.

Senador por São Paulo, abriu Alfredo Ellis campanha immediata. A 9 de Julho pronunciou seu primeiro discurso. De 12 de Outubro foi o ultimo, tendo orado quatorze vezes, das quaes quatro em dias seguidos. Era uma acção de longo raio, que se prolongaria pelos annos seguintes. Respondeu-lhe, nesse anno de 1906, falando cinco vezes, Ramiro Barcellos; e no terceiro quartel, para rebater tudo, com um desenlace quasi dramatico, a propria Companhia. Além de alguns apartes, orou duas vezes Francisco Glycerio. E assignado pelos representantes paulistas na Camara Alta, foi considerado objecto de deliberação e votado o seguinte requerimento:

Requeremos á Mesa do Senado que solicite do Governo as informações seguintes:

1.° — Quaes as allegações apresentadas pela Companhia cessionaria das Docas de Santos ao Governo para fundamentar o pedido de nova prorogação de prazo para a conclusão das obras que, pelo decreto de 15 de Julho de 1892, clausula 5.ª, deviam estar terminadas em 7 de Novembro de 1900;

2.° — Quaes as razões de ordem publica que levaram o Governo a conceder, sem multa, a segunda prorogação de prazo para a construcção da muralha do cáes de Paquetá a Outeirinhos e por mais oito a conclusão do aterro correspondente á essa secção do referido cáes;

3.° — Em que lei se fundou o Governo para mandar levar á conta do capital da Empresa a importancia do edificio destinado ao serviço das agencias do Correio e Telegrapho, cuja construcção autorizou por decreto;

4.° — Se foram ou não executados os trabalhos do dique de que trata o decreto numero 10.277, de 30 de Julho de 1889, cujos planos e orçamento, na importancia de réis 4.034:197$609, foram approvados por decreto de 7 de Dezembro de 1890, e na hypothese negativa, os motivos que impediram sua execução;

5.° — A quanto monta o capital autorizado e effectivamente gasto pela Companhia nas referidas obras do porto de Santos;

6.° — Quantos annos ainda faltam para a entrega, por parte da Companhia cessionaria das Docas, das referidas obras ao Governo Federal;

7.° — A quanto attinge a totalidade e a especificação dos materiaes importados pela Empresa, livres de direitos, para a construcção das obras do porto;

8.° — A quanto montou a renda bruta e liquida do ultimo quinquennio.

Sala das sessões, 11 de Julho de 1906. — *Alfredo Ellis*. — *Francisco Glycerio*. — *Lopes Chaves*.

Justificando o pedido, fez Alfredo Ellis, por assim dizer, uma escaramuça para o ataque geral posterior. O que se dava com a Empresa de Santos, no seu parecer, era o mesmo que acontecia ás companhias ferroviarias de São Paulo, onerando o lavrador com transportes exagerados. Não tinha havido revisão de tarifas e a lavoura continuava a ser a grande espoliada. Num momento desses, o Ministro da Viação, em vez de apurar o capital das Docas de Santos, lhe dava novos favores, aggravando-o com construcções que o sobrecarregavam,

como o edificio dos Correios e Telegraphos. Porque não outras? (1) O fim era claro, ter o cáes sob um regime provisorio indefinido, para que tão cedo não se puzesse em execução a determinação da lei de 1869 sobre a fixação do capital e a revisão das taxas desde que o rendimento subisse além de 12 %. Estava lançado o problema, que São Paulo não soubera enunciar dez annos atraz. A maneira, porém, como isso se fazia, não facilitava, antes aggravou a questão.

Respondeu o Chefe da Nação, transmittindo em mensagem as informações solicitadas (8 de Agosto de 1906):

> 1.° — O prazo para a conclusão das obras em via de execução no porto de Santos, por força das disposições em vigor, ainda não terminou, devendo expirar a 7 de Novembro de 1907 (artigo 6° numero II, da lei numero 429, de 10 de Dezembro de 1896, e artigo unico do decreto numero 3.807, de 15 de Outubro de 1900).
>
> Para justificar a demora das obras e a impossibilidade de concluil-as no tempo fixado, allega a Companhia motivos de força maior, quaes, entre outros, as muitas difficuldades nas fundações de um grande trecho do cáes, a falta quasi absoluta de terra nas cercanias da cidade para o vasto serviço de terraplenagem e a execução de obras, sem prazo obrigado, sómente com o fim de attender aos interesses do fisco e do commercio.
>
> 2.° — Não estando esgotado, como ficou dito, o prazo para a conclusão das obras, não houve opportunidade para a imposição de multas, nem estas seriam cabiveis, á vista da justificação alludida, o que, aliás, não prejudica os interesses geraes do porto de Santos.
>
> 3° — A lei numero 23, de 30 de Outubro de 1891, que reorganizou os serviços da administração federal, reuniu no mesmo Ministerio os serviços de portos, os de correios e telegraphos.
>
> Mandando construir por conta do capital da Companhia executora das obras do porto um edificio apropriado aos serviços de Correio e Telegrapho, agiu o Governo de accordo com a conveniencia publica e conforme praxe administrativa, que abrange tambem construcções para serviços de outros ministerios e mesmo de caracter local.
>
> 4.° — O dique de que trata o decreto numero 10.277, de 30 de Julho de 1889, foi projectado a principio no Valongo, para ser concluido um anno depois da terminação das obras locaes. O decreto numero 2.562, de 26 de Julho de 1897, porém, approvou a sua mudança para o extremo do prolongamento do caes, em Outeirinhos, exigindo no artigo 3.°, a apresentação de novos planos.

Adiante:

> 5.° — Segundo os decreto expedidos de 1890 a 1902, o capital autorizado para as diversas obras do porto eleva-se á importancia de 95.508:732$845, na qual estão incluidas as seguintes parcellas: de 4.034:197$609, correspondente ás obras do dique, obras ainda não iniciadas, e de 46.756:767$409, referente ás obras do cáes de Paquetá a Outeirinhos, em adiantada construcção.
>
> 6.° — O prazo concedido á Companhia para usufruir as obras é de 90 annos, a contar de 7 de Novembro de 1890, conforme dispõe a clausula VI do decreto numero 966, expedido na mesma data.

---

(1) "Pois bem; além dos 12 % que a lavoura dá — dá livre e nobremente, ao capital que está empenhado em servil-a — o Sr. Ministro da Viação trata de elevar os das Docas de Santos para o effeito, naturalmente, de não se fazer a revisão de tarifas, porque, firmado este precedente, não sei o que obsta que se levem á conta do capital da Empresa outras obras publicas, como, por exemplo, as da fortaleza de Itaipu', deduzidos os 200 contos que o Estado de São Paulo deu, como auxilio, á União, para construcção da mesma. Não sei tambem porque não se lembrará o Ministro de mandar construir uma bateria mascarada com cupula e canhões que atiram por elevação; não sei porque não aproveitaria a occasião, para mandar fazer um quartel para a força federal e, se S. Ex. se lembrasse do affecto que os Paulistas lhe tributam e lhe tributaram sempre, podia tambem autorizar a Empresa a pagar o que a União lhe deve, mandando levar a importancia á conta do capital da mesma". Alfredo Ellis, Senado, 11 de Julho de 1906.

Deve, portanto, aquelle prazo findar a 7 de Novembro de 1890.

7.° — A Companhia, em virtude da clausula VI do decreto numero 966, de 7 de Novembro de 1890, goza da isenção de direitos para todas as obras e serviços de que está encarregada, e, de accordo com esta mesma clausula e mais disposições em vigor, apresenta annualmente ao Ministerio da Fazenda a relação, devidamente visada pelo engenheiro fiscal, dos materiaes a importar e a empregar nas obras, no decurso de cada anno.

A quantidade do material importado e despachado annualmente na Alfandega de Santos quasi sempre é inferior á da relação apresentada.

Ao Ministerio da Fazenda se solicitaram informações da totalidade e especificação.

8.° — O trafego na parte do cáes já construida foi considerado de caracter provisorio pelo aviso numero 33, de 29 de Janeiro de 1892, e outros actos subsequentes, visto a necessidade de attender, á proporção da construcção, ás conveniencias do commercio. Os dados solicitados só poderão ser fornecidos opportunamente e na fórma do contracto.

Para julgar de taes explicações, bastava considerar, no ponto de vista de São Paulo, que as firmava Rodrigues Alves, o qual, oppondo-se em 1896, como Ministro da Fazenda, á Empresa, lhe dava, em 1906, como Presidente, e sem deliberação legislativa, mais cinco annos para terminação do contracto. Ministro tambem da Fazenda, depois delle, durante a mesma campanha da Alfandega de São Paulo, não veiu de Bernardino de Campos, posteriormente, o golpe de morte nos trapiches e pontes particulares? O proprio Presidente do Senado, Joaquim Murtinho, conhecera como Ministro da Fazenda e da Viação os serviços da Empresa, que classificou, como vimos, de "uma grande fonte de renda para seu empresario, um auxilio poderosissimo para o commercio e para a administração publica, e uma gloria para o Brasil". De modo que o ambiente não era de animação. Em toda a campanha contra a Companhia, nos longos annos que durou, vae-se ver que a attitude do Senado, contrastando com a offensiva de alguns representantes paulistas, seria, como tinha sido antes, discreta, para não dizer negativa.

A Alfredo Ellis não seria possivel, conforme logo declarou, acceitar as explicações governamentaes. Sua critica tomou então feição aspera, não só contra a Empresa, mas tambem contra o Ministro da Viação, com quem tinha contas a ajustar. Essas contas prendiam-se á solução do problema da reducção de fretes e outros, que S. Ex. disse esperava de Lauro Müller e não obteve. Com relação á Empresa de Santos, estas palavras davam o tom da campanha: "Não é uma Empresa afinal, é um polvo. São Paulo, a zona tributaria, está, como o pobre Gilliat, envolvido nos tentaculos satanicos de semelhante Empresa". Com relação a Lauro Müller este dialogo indicava o calor, com que ia falar:

O Sr. Alfredo Ellis — Ao subir ao governo, S. Ex. disse que "ia fazer engenharia"; agora, ao terminar a sua administração, verifica-se que S. Ex. exercitou-se principalmente em uma das sciencias correlatas e que formam o grupo das necessarias para o preparo scientifico de um bom engenheiro — a chimica.

Não se comprehende engenharia que não fiscaliza, engenharia que prefere traçados mais longos, onerando os cofres publicos, engenharia que não tem por objectivo amparar, facilitar e proteger a producção nacional.

O Sr. Urbano Santos — Não apoiado. V. Ex. é injusto com o Ministro da Viação.

O Sr. Alfredo Ellis — V. Ex. depois terá opportunidade de vir á tribuna apresentar a defesa do Ministro e me contestar.

O Sr. Urbano Santos — Não é preciso, porque V. Ex. está falando contra a opinião do paiz.

O Sr. Alvaro Machado — Apoiado.

O Sr. Alfredo Ellis — Não tenho má vontade contra o Ministro da Viação. Seria incapaz de levantar um aleive ou levianamente

accusal-o, se não estivesse baseado em factos que trarei ao conhecimento e juizo do Senado (2).

Tinha a Companhia motivos de força maior, que lhe explicavam o pedido de prorogação, — a febre amarella em 1899, os pleitos judiciarios sobre trapiches e pontes ,a existencia de uma enorme lage, difficil de remover, a falta de terra para os enormes aterros a se fazerem.

Resumindo alguns delles, expoz a Companhia ao Ministro da Viação (29 de Janeiro de 1906):

> Conhecendo V. Ex. as obras que a Companhia executa, sabe que o accrescimo das executadas, além do cáes, para completal-o, dotando-o com a energia hydro-electrica, officinas completas, escriptorio, habilitações para os engenheiros, pessoal da administração e operarios, doca para o mercado municipal, etc., obras decretadas pelos antecessores de V. Ex. e levadas a termo depois da visita de V. Ex. ao cáes, são mais que sufficientes para justificar o excesso de prazo. Occorre ainda que no prolongamento do cáes junto aos Outeirinhos foi encontrada, além da rocha do Teffé, uma outra pedra que, deixando entre si e o littoral um canal com a profundidade superior á que deve existir em frente a muralha, não foi presentida no levantamento da planta hydrographica; esta pedra bastante mais vasta ao nivel do fundo do porto admittido (8 metros abaixo de aguas minimas) representa volume consideravel a extrahir-se e se prolonga muito além da linha do cáes, na qual trabalha-se ha cerca de 2 annos com o sino de mergulhadores arrebentando essa lage, sem que se possa ainda calcular o tempo preciso para finalizar esse serviço.
>
> No prolongamento do cáes, ao assentarem-se os blocos, tivemos ainda um sumidouro que vae a grande profundidade, onde a dragagem, mesmo em marés minimas, não póde alcançar o terreno solido. Para se obter a necessaria estabilidade da base da muralha o enrocamento é executado em vasta escala com largura de 20 metros no respaldo. que fica 10 metros abaixo de aguas minimas, e sobre o qual se lança o enrocamento de base que obedecerá o perfil da muralha, logo que se verificar a absoluta immobilidade do enrocamento inferior. Ha mais de 6 mezes jogamos enrocamento de base nesse sumidouro sem termos conseguido obter a precisa estabilidade no enrocamento, motivo pelo qual não tem podido avançar o muro.
>
> Estas difficuldades, além de falta quasi absoluta de terra, que existe em Santos, muito têem prejudicado o progresso do grande aterro.

Por seu lado, referiu-se Ramiro Barcellos tambem a essas razões (18 de Agosto de 1906):

> Entre estas citarei de memoria as seguintes: no prolongamento do cáes de Paquetá a Outeirinhos encontrou-se uma grande extensão de rocha submarina, para a extracção da qual teve a Companhia de mandar vir da Europa machinismo especial que permittisse aos operarios trabalhar na profundidade de 12 metros abaixo da agua.
>
> Esses trabalhos, difficeis e precarios por sua natureza, executam-se ha mais de dois annos e ainda consumirão muito tempo para serem terminados.
>
> No mesmo trecho do prolongamento, pouco antes da rocha, encontrou a construcção em um grande trecho de cerca de 400 metros um fundo de lodo indefinido, onde, tendo-se dragado até á profundidade permittida pela draga que ali funcciona, não se encontrou terreno solido. Esta circumstancia tem obrigado a Companhia a fazer um terreno artificial jogando diariamente neste sorvedouro centenas de metros cubicos de pedra, ha mais de um anno, e só agora começa a encontrar a precisa resistencia.

---

(2) O texto dos discursos aqui referidos é o do volume *Senado Federal. Discursos pronunciados sobre as Docas de Santos pelo Senador Alfredo Ellis*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1906.

Ainda outra causa de força maior justifica a prorogação do prazo que tanto escandalizou o nobre Senador. Para as obras primitivamente contractadas a Companhia tinha nos arredores de Santos, ainda com difficuldades, a quantidade de terra necessaria para o complemento dos aterros. Tendo-se, porém, augmentado extraordinariamente a importancia da obra e, requerendo, só o prolongamento de Paquetá a Outeirinhos, um aterro de mais de seis milhões de metros cubicos de terra, na falta desta, que só a grande distancia de mais de 20 kilometros ou por meios especiaes para o aproveitamento da pouca que existe nos morros que circundam a cidade, é a Companhia obrigada a fazer, com grande dispendio, com pedra o que devia ser feito com terra.

E foi um desenrolar de accusações. Armazenagem? Lá vinha o augmento de 50 %, obtido por astucia, para prova do qual se exhibia o caso de um automovel:

Mas essa Companhia, que tinha o direito, por contracto, de cobrar um real por kilo de carga e descarga de mercadoria, hoje está cobrando dois e meio réis. Desde que ella se organizou, não cogitou de outra coisa senão de sophismar o contracto e as clausulas contractuaes em seu beneficio.

Tinha o prazo de trinta e nove annos; tratou immediatamente de amplial-o e isso conseguiu sob o Governo Provisorio, com o decreto numero 966 de 7 de Novembro de 1890, assignado por Manoel Deodoro da Fonseca e rubricado pelo General Francisco Glycerio.

Esse decreto veio modificar o prazo de 39 annos para 90 annos, esse decreto veio dar tudo quanto a Companhia pediu, porém ella não ficou satisfeita. Apezar de prorogado o prazo para a conclusão de suas obras, a Companhia não estava contente, porque não lhe bastava um real por kilo de carga e descarga.

Que fez então? Veio reclamar do Governo, ao tempo da administração do Marechal Floriano, quando Ministro o Dr. Serzedello Corrêa, allegando difficuldades na construcção do cáes, devido á quéda do cambio, falta de pessoal e outras coisas.

O que é verdade é que o Dr. Serzedello Corrêa attendeu, como todos os Ministros tinham feito, ás allegações da Companhia, e augmentou de 50 % a taxa que tinha ella direito de cobrar de um real por kilo. Ficou com o de arrecadar um e meio réis por kilo.

Dragagem? Já tinha a Empresa obrigação de fazel-a, obtendo, entretanto, para isso, mais um real por kilo de mercadoria, a que juntou 1$500 por tonelagem, o que representava para o Estado a perda de mil contos annuaes, no minimo (3). E este dialogo, restabelecendo a verdade:

O Sr. Beifort Vieira — Parece que ha uma distinção a fazer entre a disposição anterior e a posterior. Uma refere-se á dragagem do porto, a outra ao porto e canal.

O Sr. Alfredo Ellis — Mas, nenhum vapor poderia entrar sem atravessar o canal. Nem se comprehende, Sr. Presidente, que uma empresa se obrigue a fazer a construcção de um porto inaccessivel á navegação.

Interesses regionaes? Tudo fôra subordinado ao mesmo capricho, — trapiches, transporte de lixo urbano, isenção de impostos:

Como ninguem ignora, a Companhia Docas de Santos tomou conta daquelle porto. Ninguem absolutamente póde chegar ao mar; ali ninguem póde penetrar, porque é prohibido. A Municipalidade de Santos viu-se,

---

(3) "Sou sincero, sou franco e falo perante o Presidente do Senado, que poderá me contestar; mas o facto é que S. Ex. concedeu mais um real por kilo para a dragagem do porto de Santos, quando a Companhia era obrigada a fazel-a. Assim, o povo em vez de pagar um e meio réis por kilo, ficou pagando dois e meio por um serviço que a Companhia era obrigada a fazer *ex-vi* do contracto. Custa isso ao Estado de São Paulo no minimo mil contos annuaes". Alfredo Ellis, Senado, 13 de Agosto de 1906.

de um momento para outro, privada de grande parte de suas rendas, quaes as que produziam os trapiches e os estabelecimentos que pagavam impostos de industria e profissões. Então, a Camara Municipal, julgando que podia tambem cobrar impostos de industriaes e profissões sobre a Companhia Docas de Santos, accionou-a.

Café? Persistia a accusação de taxa abusiva que, entretanto, seria mantida successivamente, pelos Ministro da Fazenda, alguns paulistas, até que uma decisão judicial a confirmasse para sempre:

A Companhia Docas de Santos, Sr. Presidente, digo-o bem alto, em logar de cobrar um real por kilo, de accordo com a disposição terminante do primeiro contracto, está cobrando tres réis, isto é, cerca de 200 % mais!

Acredita o Senado que esta Empresa ficou porventura satisfeita? Não, porque em relação ao café, só para que este producto possa atravessar a pequena faixa de 30 metros, que medeia entre o gradil e a muralha das Docas, paga 300 réis por sacca, ou cinco réis por kilo.

De forma que, Sr. Presidente, só esta verba dá um rendimento á Companhia de 3.000:000$000, sendo certo que este anno, em que a safra parece ser grande, ella deverá contar pelo menos com 3.500 a 4.000:000$000.

Fixação do capital? Mas essa tinha sido impossivel, prorogado o prazo da concessão com obras que nunca mais se acabavam. Peça nova de accusação, ella ia formar o fundo da campanha, pois não estava claro que não se terminavam as obras para não se abaixarem as tarifas? "Nesse crescendo, exclamou o orador, todos os cafesaes de São Paulo, toda a rêde ferroviaria, todo o Estado não chegarão para pagar as obras do porto de Santos". Foram palavras suas, ainda con referencia ao Ministro da Viação:

Parece-me que S. Ex. não conhece, não sabe que a Companhia é obrigada á revisão de suas tarifas. Para a revisão de tarifas, para que o povo possa almejar ou ter a esperança de uma reducção das taxas que estão sendo exageradamente cobradas pela Companhia, era necessario que ella tirasse os 12 %. Desde, porém, que o capital seja augmentado indevidamente, fóra das obras do porto, naturalmente o povo perderá a esperança de conseguir o abaixamento dessas tarifas.

Não é de extranhar que S. Ex. se mostre tão protector desta Companhia, e acredito que, se fosse seu director, não lhe dispensaria mais zelo, mais carinho e mais amor.

Todos nós sabemos que a ella foi doado um terreno na Avenida Central, a titulo gratuito, e neste terreno está a Companhia levantando um palacio principesco, á custa daquelle pobre povo tributario, que tão caro paga o embarque e desembarque das suas mercadorias.

Adiante:

Ouvi dizer, não sei com que fundamento, que esse terreno valia 400 a 500 contos. Acredito que não tenha esse valor, mas, naquelle logar, não póde valer menos de uns 300 contos.

Pois bem, Sr. Presidente, se fizermos a conta desse capital, durante o tempo que a Empresa tem de gozo das obras do porto de Santos, e capitalizando os juros a 6 %, chegaremos á conclusão de que o Ministro da Viação fez presente á Companhia de mais de 20 mil contos.

E, o que representa um triste e doloroso contraste, é que, emquanto a feliz Companhia levanta palacios principescos na principal avenida desta Capital, o pobre lavrador, lá no interior, olha para o pobre casebre que serve de agasalho aos filhos, sem saber se pode contar com elle. E em relação á terra, que lhe dá o sustento, tambem não sabe se no dia de amanhã não se vencerá uma execução hypothecaria para a qual não ha prorogação. Na estrada, sem recursos e sem amparo; e, entretanto, o que é curioso é estar esse pobre e infeliz abandonado lá,

nos nossos vales e sertões, elle que valorisa e transforma em ouro o producto das cargas que entram e sahem pelo porto de Santos.

Não deixou de responder o mesmo defensor de 1896, Ramiro Barcellos. Já agora falava do Senado. Que era que se construisse, complemento do cáes, uma casa para Correios e Telegraphos, quando outras obras, mesmo municipaes, já se haviam feito por autorização de um dos signatarios do requerimento, Francisco Glycerio, como a doca para o serviço do mercado de peixe ou a canalização para esgotos, no interesse da hygiene?

O antigo Ministro, pelo decreto numero 966, de 7 de Setembro de 1890, mandou fazer um mercado para peixe e canalização para esgotos, e o actual Ministro mandou fazer um edificio para servir de repartição aos Correios e Telegraphos. Aquelle, considerando as obras de utilidade federal, como tendo de reverter á União, mandou que se levasse a importancia das mesmas á conta de capital da Empresa; o de hoje não fez coisa differente: mandou fazer obras federaes, levando tambem o seu custo á conta do capital da Empresa. Ora, por que razão o illustre ministro daquelle tempo, hoje Senador, impugna e acha irregular acto semelhante do seu successor actual?

Chamado a debate, nominalmente, o velho *leader* contestou a analogia, recordando como em 1890, quando Ministro do Governo Provisorio entendeu ampliar, aos empresarios, e já vimos, a duração do contracto, sem sequer os conhecer de vista; não podendo, por isso, considerar-se como hostil á Companhia. No seu entender, Lauro Müller fôra desatento, pois num momento daquelles, não se devia onerar o capital da construcção com obras adiaveis (4).

Esse Ministro, sob a direcção ainda de Rodrigues Alves, tinha comtudo, no seu rol de serviços uma série de iniciativas e actos, que Ramiro Barcellos enumerou longamente: nas vias ferreas, construcção de um milhar de kilometros, ligação da rêde ao norte; seu complemento no extremo sul, prolongamento da Central, alargamento da sua bitola no ramal de São Paulo e da 4ª linha dos suburbios da Capital Federal; nos portos: — os contractos para a construcção dos do Pará, Bahia e Victoria, adiantadas as negociações para os de Pernambuco e Rio Grande do Sul, inclusive a abertura da celebre barra ali; sem falar, ainda, quanto ao mesmo Rio de Janeiro, na Avenida Central, e na distribuição de energia electrica, além dos estudos da bacia carbonifera do Brasil e da Exposição de São Luiz (16 de Agosto de 1906):

Poderá o exigente espirito do nobre Senador por São Paulo negar o benefico reflexo que estes melhoramentos hão de produzir e já

---

(4) "O Sr. Francisco Glycerio — A producção do Estado de São Paulo, do Estado de Goyaz e do sul de Minas serve-se das Docas de Santos. Quanto maior fôr o capital das Docas, tanto menor será a probabilidade do abaixamento das tarifas; quanto menor fôr o capital, tanto maiores vantagens terá a producção desses Estados, uma vez que têm grande interesse na reducção das tarifas.

"As Docas de Santos nada têm a vêr com isto. Desde que se lança sobre a Companhia um encargo de uma bemfeitoria que não estava no contracto nem por seus intuitos commerciaes, é claro que a Empresa tem o direito de pedir uma compensação.

"Mas não se trata disto; trata-se do criterio do Governo, que, em um momento destes, em que a producção daquella região não produz para remunerar o seu capital, em um momento em que o lavrador produz apenas para pagar o imposto de exportação, os fretes das estradas de ferro, os colonos que trabalham e os commissarios que recebem as mercadorias, nada lhes restando para a educação de sua familia e sua subsistencia, lembra-se de fazer accrescer os onus que supportam com a construcção de uma obra que concorre para impedir o abaixamento das tarifas das Docas de Santos.

"E' disto que se trata, sem offensa, sem injuria a ninguem. O Ministro que assim procedeu, attendeu ás circumstancias actuaes que chamam a attenção do administrador para a producção do Estado? Sim ou não? A mim me parece que o Ministro foi desatento. A obra dos Correios e Telegraphos de Santos podia ser perfeitamente adiada; e se o nobre Ministro da Viação quizesse por força conseguir essa obra, tinha na receita geral meios de attendel-a". F. Glycerio, Senado, 11 de Julho de 1906.

estão produzindo no engrandecimento de todo o paiz, em tornal-o mais conhecido e mais procurado pelo estranjeiro que dahi se afastava temeroso como de um fóco pestifero e de uma cidade feia e sem conforto?

Engrandecendo a nossa Capital, engrandecemos o Brasil ainda tão pouco conhecido no mundo. Esta foi, pois, uma das mais bellas reacções da "chimica" do Dr. Lauro Müller, graças á qual, a Capital da Republica hoje transformada e amanhã apparelhada com um cáes de primeira ordem, será, dentro de dois ou tres annos, não só a mais bella, como a mais importante cidade commercial da America do Sul.

Não era, entretanto, esse rol de serviços que mais preoccupava ao representante riograndense, pois estava acima de todo encarecimento, mas as accusações á Companhia de Santos. Fez S. Ex., então e novamente, o historico da concessão (5), para lembrar os tempos do Imperio, quando os "ministros da monarchia tinham o habito de autorizar a construcção de obras, cujas despesas deviam correr por outras pastas, á sombra das docas do porto", ou os da Republica, quando tres Presidentes, filhos todos de São Paulo, "tinham, uns após outros, entendido desenvolver a concessão, para adaptal-a ás necessidades de Santos e do Estado". Acaso, para citar um só exemplo ,os trabalhos ordenados pelo então Ministro da Fazenda, Ruy Barbosa (pontes provisorias e outros) eram irregulares? Augmento de 50 % nas taxas primitivas: seria preciso evocar a argumentação de 1896, para provar, mais uma vez, que não existia? Accusação fundada na apparencia, só havia uma, a do despacho de um automovel: e tampouco procedia porque nas alfandegas do paiz, por força de lei applicada em todas e não só em Santos, as mercadorias pagavam 1 % do valor no primeiro mez, bastando para isso que ficassem dois dias no armazem, afim de ser contado todo o mez. Por fim, a taxa, tão acremente atacada, das capatazias sobre o café, e que era a mesma em todos os portos nacionaes, não alcançava, com a de armazenagem, a ser 1 ½ % do valor total de uma sacca, quando só de exportação o Estado cobrava 9 % do exportador. Este dialogo esclarecia a resposta:

O Sr. Ramiro Barcellos — As duas taxas reunidas representam menos de um e meio por cento do valor de uma sacca de café, mesmo ao baixo preço actual.

Se esta importancia de 400 réis por sacca é um onus tão pesado que autorizou o nobre Senador a qualificar de polvo a Empresa das Docas, a que bicho, na escala zoologica, poderemos comparar os que oneram muito mais pesadamente a lavoura paulista?

Está em primeiro logar o imposto de exportação cobrado pelo Estado, que é de 9 % *ad valorem*.

O Sr. Francisco Glycerio — De que ha de viver o Estado?

O Sr. Ramiro Barcellos — E com que ha de a Empresa remunerar o seu capital?

Vê o Senado que os tentaculos deste polvo sugam com maior intensidade do que os do outro.

---

(5) "O Sr. Ramiro Barcellos — Agora, depois que, logo após os editaes publicados pelo Sr. Dr. Antonio Prado, se fez o contracto das Docas de Santos, passaram-se justamente outros 18 annos. Mas o que está feito? Pergunto aos illustres representantes de São Paulo, peço a todos que têm por ali passado que attestem quaes os serviços prestados por aquella Companhia á população, ao commercio, aos consumidores, aos armadores...

"O Sr. Araujo Góes — Ao Thesouro Nacional.

"O Sr. Ramiro Barcellos — ... ao Thesouro Nacional e a todos que têm interesse naquelle porto e principalmente á União, na arrecadação de suas rendas. E' preciso lá ir para julgar.

"Estabeleço, pois, a comparação para de certo modo attenuar a antipathia que procuram levantar contra a Empresa actual os representantes daquelle mesmo Estado, que tem gozado de um beneficio que falta ainda á maior parte dos portos que estão na costa brasileira e que não souberam aproveitar quando senhores da concessão". Ramiro Barcellos, Senado, 17 de Agosto de 1906.

O Sr. Francisco Glycerio — Este argumento não procede; todos os Estados vivem de impostos.

O Sr. Ramiro Barcellos — E todos os que empregam os seus capitaes em melhoramentos diversos vivem das rendas desses capitaes.

Se passarmos a apreciar os fretes que o café paga nas estradas de ferro do Estado de São Paulo, cuja média podemos calcular em 4$000 a sacca, chegamos á conclusão de que as ventosas desse polvo são dez vezes maiores que as do porto.

Concluindo:

Além destes onus apontados, ha ainda a mencionar o que paga o café aos commissarios, salientando-se entre estas despesas a do sacco que, custando na fabrica ao commissario 450 réis, é revendido ao exportador por 1$700.

Temos assim que, cobrando o polvo das Docas de um a um e meio por cento pelos serviços prestados ao café e os outros cerca de 30 por cento, só o primeiro é que desafia as iras do nobre Senador e é julgado o verdugo da lavoura paulista.

E' bom que se note que, graças aos melhoramentos do porto de Santos, obra do esforço dos malsinados empresarios, só a differença de frete do café para os portos do consumo, comparada com o que foi antes do melhoramento do porto, representa uma quantia igual, pelo menos, á totalidade do que percebe actualmente a Companhia Docas.

A oppressão da lavoura de São Paulo não provém, como acabo de demonstrar, do pequeno tributo que ella paga ás Docas de Santos. As causas da má situação, em que se encontra, são além das já apontadas, a falta de equilibrio entre a producção e o consumo, os preços exhorbitantes por que foram compradas muitas fazendas, os salarios elevados, o alto juro do dinheiro nos bancos, as hypothecas e outros precalços que deixo de referir.

CAPITULO XXIII

OFFENSIVA VIOLENTA

Não foi do agrado do Senador paulista a defesa do riograndense, não só pelos argumentos oppostos, como por tratar-se de uma questão que julgava de São Paulo, na qual seus representantes estavam, mais do que ninguem, qualificados para falar. Era o ciume de 1896 renovado.

Mesmo "arrastado por afeições do coração", como suppunha ser o caso de Ramiro Barcellos, confessou Alfredo Ellis, mau grado a moderação da defesa, que tivera o desprazer "de ver o Sr. Senador pelo Rio Grande do Sul, de botas, esporas e rebenque em punho, entrar no meu Estado, para examinar, esmiuçar e criticar a nossa organização fiscal, censurar as tarifas das nossas estradas de ferro e as percentagens das casas commissarias, só com o fito e proposito de elevar e endeusar os serviços que a Empresa das Docas presta ao Estado". S. Ex. não escondeu sua magua:

Por ventura as informações pedidas pelos representantes do Estado de São Paulo, cumprindo deveres inherentes ás posições que occupam nesta Casa, attentavam, de leve ou de longe, contra qualquer interesse do heroico e glorioso Estado do Rio Grande do Sul, atalaia da Federação Brasileira no extremo sul?

Não, Sr. Presidente, não affectavam nem directa e nem indirectamente. Nós cumpriamos, desinteressadamente, os nossos encargos, ao passo que S. Ex. foi naturalmente arrastado por affeições do coração; faço justiça a S. Ex., apezar de S. Ex., como o Senado tem visto, ter-me collocado no cavalete inquisitorial, neste recinto, para escalpelar á vontade o corpo, a alma e o coração de um collega que sempre o tratou com a maxima gentileza.

A offensiva, então, nada poupou. Quatro sessões teve Ramiro Barcellos para sua defesa? Alfredo Ellis não discursaria menos de quatro outras em Agosto, extendendo-se em Setembro, para voltar finalmente á carga em Outubro.

Entre as accusações já formuladas estava a cobrança das taxas, principalmente sobre o café, com esta argumentação:

> Se tomarmos em consideração e compararmos esses dois factores representativos do trabalho das duas empresas, Estrada de Ferro e Docas, chegaremos ao seguinte resultado: a proporção é esta: se a estrada de ferro transporta uma sacca de café, gastando carvão ou lenha, material rodante, pessoal do trafego e das estações, baldeações, etc., emfim, se transporta uma sacca de café por 6$000 em um percurso de 450 a 500 kilometros, cobra apenas 20 vezes mais que as Docas que, por um percurso de 30 metros, exigem 300 réis por sacca. Por estes dados chega-se á conclusão de que a estrada de ferro se contenta com uma remuneração vinte vezes maior do que as Docas, fazendo, entretanto, um serviço 15.000 vezes superior.

A construcção da matriz no Rio de Janeiro assim se commentava:

> Que fez o Ministro? Attentou contra esta ultima clausula, mandando a Companhia fazer serviços fóra das obras do porto de Santos e deu-lhe de presente, de mão beijada, um terreno na Avenida, onde ella está, segundo me consta, levantando um palacio principesco, com grandes vantagens para a Companhia, por quanto ella não paga direitos sobre os materiaes importados, não paga sellos de seus papeis e tampouco paga imposto algum. Não é privilegiada: é privilegiadissima.

Os referidos direitos sobre um automovel se pormenorizavam deste modo:

> Sr. Presidente, entre as varias asseverações que fiz, está, uma referente a um automovel, que havia sido despachado, pagando a somma de 221$100, sendo 176$500 de armazenagem e 44$600 de capatazias.
>
> De facto, Sr. Presidente, não sabia, quando me referi a este facto, que a Companhia, tinha, como tem, o direito de cobrar esta pesada armazenagem. Indagando em Santos do pessoal da Alfandega, sobre esta exhorbitancia, referiram-me que havia grande abuso por parte da Companhia, abuso que não se podia evitar, porque ella procede despoticamente na zona pertencente á sua influencia.

Das novas accusações, citavam-se entre as menores: a reducção de taxas no Porto do Havre, comparado ao de Santos; a imposição de 200$000 de multa, por ter um vapor lançado cinzas e residuos ao mar, multa que a Capitania já havia cobrado; a desistencia de um cargueiro, o *São Lourenço*, de voltar a Santos para levar bananas a Buenos Aires pelo exagero das taxas (6); a isenção dos impostos locaes (7); a resistencia á passagem do lixo pelo cáes (8). Dirigia a esse tempo

---

(6) "Sabendo que a Companhia Docas de Santos cobrava 50 réis por cacho de bananas que fosse embarcado pelas suas docas, perguntou o commandante daquelle navio se, fazendo o embarque ao largo, pagaria ainda assim aquella taxa, e como lhe respondessem affirmativamente, sujeitou-se e fez esse carregamento, mas não mais voltou, declarando que, com semelhante taxa, não tiraria resultado algum, apesar do preço relativamente elevado por que são vendidas as bananas em Buenos Aires e apezar da maneira de fazer o carregamento". Alfredo Ellis, Senado, 24 de Setembro de 1906.

(7) "A Camara Municipal de Santos pretendia cobrar impostos de industrias e profissões, conforme a representação que hontem li, dos armazens que a Companhia de Docas tinha feito, fóra da faixa, que lhe foi concedida, pelo decreto de 1888. A Companhia não querendo pagar esses impostos reclamou do Ministro.

"Note-se, Sr. Presidente, que tratava-se de pequena parcella. Note o Senado que se tratava de pequena parcella, conforme mostrei, hontem, lendo a representação da Camara Municipal, tratava-se de uma quantia de cento e poucos contos, devida á Camara Municipal de impostos de industrias e profissões, por ella cobrados dos inquillinos, que occupavam os armazens da Empresa, construidos fóra da zona do cáes". Alfredo Ellis, Senado, 24 de Agosto de 1906.

(8) "A Camara Municipal, concia de seus deveres, por intermedio de seu Intendente, pediu, depois de detidos estudos e de verificar que nas proximidades da cidade não

em Santos a construcção das fortificações federaes, o Tenente-Coronel Augusto Ximeno Villeroy, que, correspondendo a um appelo para tomar parte no combate á Empresa, respondeu referindo-se á sorte de São Paulo, sustentando "esses dois enormes polvos que são a São Paulo Railway e a Companhia Docas de Santos" (9). Esta que nada havia cobrado, nem cobraria ao Governo Federal pelas reparações eventuaes, já varias, nos vasos de guerra nacionaes ali de passagem, se criticava como transportando os tijolos de construcção mais caro do que a empresa estranjeira (10), o mesmo acontecendo a outros materiaes, sobretudo cupulas, caso em que as taxas subiam a mais de cem contos de réis (11). Este dialogo mostrava a que minucias descia o debate:

> O Sr. Ramiro Barcellos — Não ha navio da nossa esquadra, que vá a Santos, que não se aproveite da oportunidade, uma vez que os nossos arseiaes nada fazem, para mandar fazer os reparos de que carece.
>
> Appelo para o nosso illustre collega, almirante em effectividade.
>
> O Sr. Alexandrino de Alencar — E' exacto. Commandando uma divisão de torpedeiras, tive ensejo de fazer reparos em todas ellas no porto de Santos, sem despender coisa alguma.
>
> O Sr. Ramiro Barcellos — A Companhia Docas de Santos nunca apresentou conta ao Governo Federal desses trabalhos, com os quaes, aliás, tem despendido milhares de contos.
>
> Posso citar ainda outro facto: o *Barroso*, um dos melhores navios da nossa esquadra, quando era novo, encalhou em Santos e não havia meio de safal-o. A Companhia mandou procurar o fallecido Almirante Wandenkolk e offereceu-se para pôr o *Barroso* a nado. As palavras daquelle Almirante, dirigidas, aliás, a um dos Directores da Companhia, de quem era amigo, foram estas: Vocês querem é comer algumas centenas de contos.
>
> Não é nem para que V. Ex. nos agradeça, quanto mais para sermos pagos, respondeu-lhe elle. O que queremos é pôr a nado um navio da nossa esquadra. E este serviço, senhores, nada custou ao Governo, como nada têm custado os concertos de todos os navios que vão a Santos. Além disto, durante a revolta a Companhia forneceu ao Governo tudo o que precisou não recebendo um real de indemnização.

---

havia um logar adequado para deposito de lixo, e, sendo conveniente que a sua remoção fosse feita para um logar, o mais distante possivel, do outro lado do canal, em outra ilha, pediu á Companhia que lhe desse um pequenino logar no cáes, onde pudesse embarcar esse lixo, afim de ser transportado para o ponto designado.

"Quem ouviu o nobre Senador pelo Rio Grande do Sul não pode absolutamente suppôr que essa Companhia, não fosse ao encontro, dos desejos desse Intendente, tão zelador da saude publica. Não é verdade?

"Pois assim não foi. A Companhia terminantemente declarou que não concedia e, possuidora absoluta de toda a faixa, desde o Valongo até Outeirinhos, não permittiu o embarque ou serviço do lixo, nessa zona". Alfredo Ellis, Senado, 23 de Agosto de 1906.

(9) "Tenho a honra de responder á carta de V. Ex., datada de 4 do corrente, pedindo o meu concurso na campanha emprehendida por V. Ex., no intuito de fazer a Companhia Docas de Santos entrar no caminho do bem publico; não negarei o meu fraco auxilio, embora esteja convencido da inutilidade dos meus esforços: esta Companhia tudo pode e creio não errar affirmando que não ha nenhuma outra cumulada de tantos favores e privilegios, e tão bem apparelhada para sugar o publico. E que infeliz é esta terra, que lhe coube em sorte sustentar estes dois enormes polvos, que são a São Paulo Railway e a Companhia Docas de Santos". Alfredo Ellis, Senado, 24 de Setembro de 1906.

(10) "Ora, Sr. Presidente, as Docas, que recebem do Governo Federal todas as concessões e a quem elle não pode absolutamente e nem tem até recusado coisa alguma, exigem do Governo Federal, para construcção de uma fortaleza, que tem tambem por fim defender as proprias obras das Docas, 28$000, ao passo que a companhia de estrada de ferro, estranjeira, tendo de transportar os tijolos em um percurso de oito kilometros, exige apenas 7.500!" — Alfredo Ellis, Senado, 24 de Setembro de 1906.

(11) "A verdade é que a importancia a pagar pela armazenagem das cupulas é tal que o Governo resolveu deixar que ellas fossem levadas a leilão, porque, então, não tendo concurrente pode arrematal-as por preço inferior ao que teria de pagar pela armazenagem. Isto é unico. A ser real tal coisa não sei se era motivo para deplorar ou para ridicularizar o Governo que faz presente de 20.000 e tantos contos e se vê escravizado a uma armazenagem, quando se trata de material de guerra destinado á defesa nacional". Alfredo Ellis, Senado, 25 de Setembro de 1906.

Entre as accusações maiores, salientava-se o esbanjamento de capitaes em despesas sumptuarias ou inuteis, não só para se evitar que as taxas baixassem, como para impedir a concurrencia no cáes, uma vez que este era mais que sufficiente, até Paquetá, para as necessidades do porto; a introducção, sem pagamento aduaneiro, dos generos vendidos nos armazens que tinha a Empresa para supprimento de seus operarios; a protecção menos legitima do Banco do Brasil, no inicio da construcção; a accumulação de rendas excessivas, nunca conhecidas.

Resumia-se assim a parte das rendas excessivas:

> Com a declaração de que as obras continuam, sob titulo provisorio, não éobrigada a declarar qual a somma que recebe ou percebe, das docas, das armazenagens, das capatzias e das dragagens. E, tratando eu de indagar a quanto montava esta somma, conferenciando com um dos mais altos representantes da Alfandega, obtive o seguinte resultado: em relação á armazenagem, a Companhia recebe 18.000:000$000, no minimo, por anno, rendendo os armazens 1.500:000$000 por mez. Se tratarmos de sommar estas quantias ás que produzem as capatazias, atracações, dragagens, etc., infallivelmente chegaremos a um computo não inferior a 30.000:000$000.

A do intuito protelatorio dizia:

> Por que? Por que não lhe convém acabar as obras. E por que não lhe convém acabar as obras? Porque, emquanto ellas não ficarem concluidas, emquanto o Governo não as declarar definitivamente acceitas, continuarão a ter, como em 1892, o caracter de provisorias, o que quer dizer, Sr. Presidente, que a Companhia não estará sujeita á fiscalização, e terá burlado disposições expressas da lei de 13 de Outubro de 1869 e a do seu contracto, que determinam que, quando os lucros da Empresa excederem de 12 % do capital empregado, a revisão impôr-se-ha.

A do contrabando de generos foi esta:

> O Sr. Alfredo Ellis — A Companhia das Docas não paga impostos de consumo ;o fiscal do Governo não tem a petulancia de entrar nos seus armazens para verificar se os generos são sellados ou não; mas affirmou-me que o não são.
>
> O Sr. A. Azeredo — Foi o proprio fiscal que informou a V. Ex.?
>
> O Sr. Alfredo Ellis — Foi o proprio fiscal.
>
> O Sr. Coelho Lisboa — Isso é grave.
>
> O Sr. Alfredo Ellis — Outro, ainda mais grave: a Companhia Docas tem armazens onde, á sombra, sob a mascara de uma cooperativa, importa todos os generos para o pessoal das Docas, sem pagar imposto algum.
>
> De forma que um pessoal, composto de cinco a seis mil trabalhadores, recebe pagamento em generos nestes armazens que recebem productos de toda a ordem, por preços naturalmente inferiores; mas as Docas estão fazendo contrabando, porque recebem e importam productos sem pagar direitos. De forma que temos aqui, ás barbas do Governo, uma Companhia riquissima que, illegal e illicitamente, explora o publico arrecadando rendas que lhe não competem e ainda assim importando generos sem pagar impostos.

A proposito do afastamento de concurrentes, no porto, a accusação asseverou que se obtivera o prolongamento aos Outeirinhos a pedido da Intendencia de Santos, mas de facto tinha nella a Empresa pessoas suas:

> Indo agora a Santos, verifiquei o seguinte, Sr. Presidente, que, de facto, a Intendencia daquella época havia pedido ao Ministro da Agricultura a ampliação do prazo de 39 para 90 annos, limite maximo estabelecido pela lei de 13 de Outubro de 1869.

Mas, indagando quaes os membros da Intendencia daquella época, me informaram que daquella Intendencia faziam parte, desenvolvendo grande influencia em favor dessa solicitação, os Srs. Dr. Carvalho de Mendonça, actual advogado da Companhia, Francisco Ribeiro, socio da Empresa, e Ernesto Candido Gomes, tambem socio da Empresa e Presidente daquella Intendencia.

Verifica-se, portanto, Sr. Presidente, que o pedido de prorogação de prazo não foi feito pela Intendencia de Santos, mas pelos tres Intendentes, socios da Empresa, que, investidos do mandato popular, não curaram dos interesses publicos, mas dos da Companhia.

Depois, Sr. Presidente, quem não sabe que Carvalho de Mendonça, Francisco Ribeiro e Ernesto Candido Gomes, são, no fundo, Candido Gaffrée? Quem não sabe que são tres pessoas distintas e uma só verdadeira — Candido Gaffrée?

Ainda:

Devo explicar ao Senado o que ha sobre o porto de Santos. Nunca passou pelo espirito dos Srs. Gaffrée & Guinle levar a muralha até Outeirinhos.

Elles, pelo contracto, têm preferencia para as obras que tenham de ser realizadas no porto de Santos. A principio elles se contentavam com um cáes correspondente ao entroncamento da ponte Ingleza até a Capitania; quando verificaram, porém, que tinham aberto um verdadeiro filão de ouro inexgotavel, trataram ,immediatamente, de obter novas concessões para alargamento do porto, da faixa e da muralha, de forma que a faixa, que era primitivamente de 20 metros, foi alargada para 30; em vez de ir até á Capitania conseguiram prolongal-a indo até Paquetá.

Ora, do Valongo a Paquetá são 2.500 metros e de Paquetá a Outeirinhos outros 2.500 a 2.600. Mas, não lhes passou pelo espirito levar a muralha a Outeirinhos, porque não havia necessidade de 5 ou 6 kilometros de cáes. Por que então resolveram prolongar a muralha de Paquetá a Outeirinhos?

Simplesmente por este facto: como a Estrada de Ferro Sorocabana tem concessão para ir a Santos, receiosa de que ella o fizesse e pedisse a concessão desse trecho de cáes, a Companhia Docas de Santos, com sacrificio proprio, mas com maior sacrificio do publico, pediu, exigiu mesmo que lhe désse essa concessão, allegando, naturalmente, que tinha preferencia pelo seu contracto.

A protecção do Banco do Brasil se decreveu desta maneira:

Todos sabem como se organizou a Companhia das Docas: fragil, quasi sem recursos, foi se abrigar como uma andorinha forasteira ao beiral do telhado do Banco da Republica; ali encontrou alento, dali sahiu pujante e foi, como uma revoada de pombas, levando ramos de oliveira nos bicos, para São Paulo, onde encontrou o agasalho que dispensamos a todos. Lá fez mil promessas de progresso, de desenvolvimento e de prosperidade, e depois, á medida que foi se tornando forte, de pombas innocentes, que eram, se transformaram em milhares.

Ainda:

O Banco da Republica, como todos nós sabemos, foi, é e será uma succursal do Thesouro. Todos nós conhecemos os grandes, os enormes sacrificios que o Thesouro da Republica tem feito para manter aquelle instituto de credito; affirma-se que esta somma já ultrapassou de 300.000 contos.

Pois bem, Sr. Presidente, que se vê agora, fazendo o confronto? O Banco da Republica, que havia auxiliado a organização desta Empresa, que lhe havia proporcionado meios e recursos para iniciar as obras e continuar o serviço, o Banco da Republica, ia, cada vez mais, por agua abaixo e os seus recursos escasseavam, não obstante ter canalisado do Thesouro milhares e milhares de contos para as suas arcas; e, ao passo que se enfraquecia, a Empresa das Docas de Santos prosperava, pare-

cendo que se havia encaminhado o Pactolo para aquella pequena faixa de cáes que rodeia a cidade de Santos.

Dizia Alfredo Ellis não ser pessoal sua campanha; e acreditava assim succedesse. Mas o facto é que, pela exposição de suas primeiras criticas nesse anno, bem se via que, não desejando injuriar, realizava o opposto. Quando não bastasse a reputação dos dois fundadores da Empresa, ali estavam os regulamentos, as leis, as decisões reguladoras da concessão, conjunto de disposições, já numerosas, que não se podiam fraudar facilmente. Servindo São Paulo, approvadas e mandadas executar, nas suas linhas principaes, por paulistas, as disposições referentes á Companhia Docas de Santos não constituiam um conjunto de favores illicitos, ou de conhecimento clandestino. Ao contrario, porque sempre e cada vez mais combatida, era que o Empresa não tinha reservas na sua organização. Como pintal-a, pois, com essas cores extranhas, senão por força de preconceitos anteriores, a cada passo destruidos, e, entretanto, sempre vigilantes? Prorogar os trabalhos indefinidamente, para ter em segredo o rendimento do cáes era accusação temeraria, que o tempo, como tudo mais, destruiria. Assim tambem o auxilio do Banco do Brasil, dado, é certo, quando o cáes não retribuia os capitaes que nelle se iam empregando, porque ainda não inaugurado, — concessão de um estabelecimento official a obras nacionaes, que podia criticar-se como favor, mas que nada tivera de illicito. Longos annos depois, tal a insistencia da insinuação, explicou a Companhia tudo, paga integralmente com juros a somma recebida. E quando o Banco, mais tarde, estivesse ás portas de uma crise temerosa, seriam então os debentures das Docas de Santos, titulos já sem competidor em segurança no paiz, que muito o ampararíam.

Escreveria a Empresa a proposito de seus primeiros debentures, em 1924:

> A Companhia Docas de Santos contrahiu o primeiro emprestimo em obrigações ao portador no anno de 1893: — 20.000:000$000 em ..... 100.000 debentures de 200$000 cada uma, juro de 6 % ao anno, a partir de Janeiro de 1894.
>
> Estas debentures não se lançaram de um só jacto na circulação. A Companhia não tinha necessidade naquelle momento da somma de 20.000:000$000; pretendia utilizar-se de uma parte para o pagamento de uma divida de 14.000:000$000 e do restante á medida da exigencia das obras, que construia no porto de Santos.
>
> Assignada aos 8 de Agosto de 1893 a escriptura do emprestimo, a Companhia não abriu subscripção publica. Ainda não existia a lei numero 177 A.
>
> Entregou a 20 de Dezembro todos os titulos a Gaffrée & Guinle, seus banqueiros, seus fornecedores de fundos, para se servirem desde logo de 70.000 para pagamento daquelles 14.000:000$000 ao Banco da Republica, ficando as restantes 30.000 á disposição desta firma para collocação opportuna.
>
> Consta este facto da acta da sessão da Directoria realizada aos 9 de Dezembro de 1893, que se acha junta neste processo devidamente conferida.

Essa acta dizia assim:

> A Directoria nas condições actuaes da nossa praça não poderá tão cedo vender estas debentures, no entretanto, é indispensavel obter recursos para a continuação das obras da Companhia que não foram interrompidas, porque não só foram-lhe applicadas as rendas do caes em trafego como, principalmente, tiveram supprimentos até agora de cerca de mil contos de réis da firma commercial Gaffrée & Guinle.
>
> Assim, a Directoria propõe que essa firma Gaffrée & Guinle tome a si a totalidade do emprestimo dos cem mil debentures para com elles fazer as operações de credito que julgar mais convenientes, obtendo

desse modo os recursos necessarios para pagamento dos adiantamentos que fez até agora á Companhia, restituição das rendas applicadas ás obras e continuação destas.

Esta firma commercial, como sabeis, composta dos dois actuaes Directores, possue, com estes, 90.995 (noventa mil novecentas e noventa e cinco) acções da nossa Companhia e tem o maximo interesse na boa marcha dos seus negocios como se seus fossem exclusivamente. Acceitando esse encargo, declara a mesma firma que se servirá desde já de 70.000 destas debentures pelo valor nominal de quatorze mil contos de réis, para pagamento ao Banco da Republica do Brasil da conta corrente da mesma firma garantida ali por oitenta e oito mil novecentas e noventa e cinco acções desta Companhia, obrigando-se a não dispôr destas acções senão na proporção da amortização do seu debito com a Companhia que será inferior áquella somma de importancia dos supprimentos por ella feitos (12).

A' proporção que passavam os dias, mais vivas foram as imputações (13). Dir-se-ia que o ambiente, em que cahiam, as relevavam pelo contraste. Na Camara Alta, nem mesmo a voz de Ramiro Barcellos, ou os impetos de Victorino Monteiro; apenas apartes isolados, a favor ou contra. Fóra, a imprensa carioca, occupada, ainda a esse tempo, com a distribuição da energia electrica no Rio de Janeiro, pouco éco dava ao occorrido no Senado (14). As Docas de Santos entravam indirectamente em scena, apezar de Gaffrée & Guinle disputarem, como já vimos, a concessão do serviço, a qual enchia os editoriaes e as secções retribuidas dos diarios. Allegou, a este proposito, o Senador paulista que, não tendo ao seu dispôr os cofres da Empresa, seus discursos seriam pouco divulgados (15); mas a verdade era que, sem ficar extranha á questão, o ambiente nella

---

(12) *Recurso* da Companhia Docas de Santos ao Ministro da Fazenda de um despacho do Director da Recebedoria (Sellos de acções ao portador e debentures). Rio de Janeiro, Typ. do *Jornal do Commercio*, de Rodrigues & C., 1924.

(13) Pediu S. Ex. uma commissão que examinasse os negocios da Companhia, apresentando o seguinte requerimento: O Congresso Nacional resolve: artigo 1°. Fica o Poder Executivo autorizado: 1°. A nomear uma commissão mixta de engenheiros e empregados do Thesouro para examinar e dar parecer sobre as obras do Porto de Santos e sua escripturação. 2°. A acceitar como concluida, para os effeitos da lei de 13 de Outubro de 1869, a secção do cáes do Valongo a Paquetá. 3°. A nomear um fiscal para a arrecadação das taxas, multas e fiscalizar o movimento financeiro da Empresa. 4°. A prorogar o prazo necessario para a conclusão final das obras sob pena de multas, se fôr excedido, e incidencia na disposição que autoriza o Governo a mandar concluir as obras. 5°. A pedir ao Poder Legislativo a verba necessaria para o pagamento desse segundo fiscal, com attribuições especiaes, e para o da commissão que tiver de nomear. Revogam-se as disposições em contrario. Sala das sessões do Senado, 24 de Agosto de 1906. Alfredo Ellis.

(14) Apenas o *Correio da Manhã* (12 de Julho). "O decreto que concede novos favores á Companhia Docas de Santos está já promulgado: é, portanto, um mal sem remedio. Antes, porém, de dizermos o que se passou hontem no Senado Federal precisamos chamar para essas vergonhas a attenção do futuro Presidente da Republica. Examine o Conselheiro Affonso Penna todas essas miserias e veja se consegue atravessar o seu quadriennio sem deixar registrada no *Diario Official* uma nova concessão á feliz e poderosa Companhia".

Em São Paulo se escreveu: "O mal não está, pois, na maneira pela qual a Companhia Docas cumpre o seu contracto e os seus deveres para com o publico, porquanto ella o faz exemplarmente. Exige as rendas que lhe são devidas, nem um centil a mais, nem um centil a menos. O mal está no contracto, que ella conseguiu obter, no que fez muito bem, mas que o Governo não deveria ter concedido nos termos em que o fez, com as exaggeradas vantagens e absurdas concessões, que outorgou á feliz e poderosa Companhia". No *Commercio de São Paulo*, 25 de Setembro de 1906.

(15) "O Senado sabe que tiveram toda a divulgação os discursos do honrado Senador pelo Rio Grande do Sul, cuja ausencia hei de sempre deplorar; os seus discursos tiveram toda a divulgação, foram todos publicados em varios jornaes desta Capital; o Senado sabe que os argumentos do honrado Senador pelo Rio Grande do Sul foram por mim rebatidos com grande vantagem; entretanto, os meus discursos não foram nem serão publicados. Porque? E' muito simples. Não tenho atraz de mim a Companhia das Docas, para fazer a sua publicação e V. Ex. sabe que o subsidio do humilde Senador não bastaria para a publicação de meus discursos". Alfredo Ellis, Senado, 24 de Agosto de 1906.

Estaleiro para a construção dos blocos da muralha do Cais de Paquetá aos Oateirinhos (1902)

pouco se interessou. Quando correr o tempo, e a censura da mesma tribuna tornar-se ainda mais ardente, os discursos de S. Ex. serão na integra publicados, em entrelinha, no *Jornal do Commercio*, taes como os da Companhia.

"Guardadas as devidas proporções e resalvados certos processos, disse Alfredo Ellis referindo-se á Empresa (13 de Agosto), se me afigura um pequenino Panamá". Já dez dias depois, a analogia era com a "Tammany de New York" (16). Declarou S. Ex. admirar o advogado "que estende a mão e o manto protector, para impedir a oppressão e restabelecer a lei, a equidade e a justiça", mas não ao que "empresta o seu talento e se transforma em cadeado dessas repartições escusas, dessas estufas de vidros foscos e embaçados, onde, occultamente, proliferam os milionarios e os ricaços". E accrescentou:

> Quem se arriscar a perlustrar as galerias negras e escuras, precisa se munir de uma lampada de Humphrey Davis, lampada de segurança, contra o inimigo, occulto e traiçoeiro — o grisu'.
>
> As Docas de Santos assemelham-se e têm pontos de contacto com as minas de carvão de pedra.
>
> Felizmente, Sr. Presidente, eu já me preveni, e declaro a V. Ex. que estou munido da lampada de segurança, e pretendo pesquizar todos os recantos e galerias esconsas, para vir narrar, feito o roteiro, todos os abusos e escandalos que conseguir decobrir.

Para concluir no dia seguinte:

> Detesto, Sr. Presidente, esses que se transformam em cloroformisadores para anesthesiar o povo, pois, emquanto o povo está anesthesiado, os Gaffrées podem applicar as ventosas para fazer a transfusão do sangue e encher as burras que reforgitam de ouro.
>
> Para os primeiros, toda a minha admiração, toda a minha veneração, todo o meu respeito; para os outros... o melhor é o silencio, ou então colocal-os diante de um espelho que não mente, que é o espelho da propria consciencia.

A campanha não terminou, nessa phase, senão num ambiente ingrato:

> O Sr. Alfredo Ellis — Devo declarar ao honrado Senador, que, desde o primeiro dia, que occupei esta tribuna, affirmei, que não cogitava de melindrar a susceptibilidade de quem quer que fosse.
>
> O Sr. Ramiro Barcellos — V. Ex. acaba de dizer que o ouro das Docas tem feito silenciar a imprensa e tem arranjado advogados para o contracto.
>
> O Sr. Alfredo Ellis — Não disse isso...
>
> O Sr. Ramiro Barcellos — V. Ex. não tem mais honra do que os Directores das Docas.
>
> O Sr. Alfredo Ellis — Eu não disse isso. O que affirmei foi...
>
> O Sr. Ramiro Barcellos — V. Ex. não tem melhores qualidades. Não pode estar dizendo que o ouro das Docas tem comprado tudo.
>
> O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, se, para tratar de assumptos referentes a São Paulo, necessito pedir *habeas-corpus* ao Senado, eu me sento.

---

(16) "Não ha duvida alguma que foi preciso uma administração realmente muito sabia para annullar certas clausulas do contracto e para poder obter dos Ministros tudo que queria, para ter a audacia de vir até ao Poder Legislativo e conseguir, em uma lei annua, prorogação do prazo por cinco annos. E' preciso sabedoria! Mas é a mesma sabedoria que tem a Tammany Hall, de Nova York". Alfredo Ellis, Senado, 23 de Agosto de 1906.

CAPITULO XXIV

IMAGINAÇÃO E REALIDADE

Duas replicas teve o representante de São Paulo. A primeira, pelo conselheiro juridico da Companhia, pessoalmente visado; a segunda, pelo punho do seu Presidente.

Contestou J. X. Carvalho de Mendonça (*Jornal do Commercio*, 28 de Setembro de 1906) que, membro da Intendencia de Santos, estivesse ligado de qualquer maneira á Companhia, quando do pedido ao General Glycerio para prolongamento do cáes até Paquetá. Allegára Alfredo Ellis, como vimos, ter ido a Santos e verificado que faziam parte da Intendencia, "desenvolvendo grande influencia em favor dessa solicitação, os Srs. Carvalho de Mendonça, advogado da Companhia, Francisco Ribeiro, socio da Empresa, e Ernesto Candido Gomes, tambem socio da Empresa e Presidente daquella Intendencia". Ora, a verdade era que Francisco Ribeiro não fazia parte da Intendencia e que elle, Carvalho de Mendonça, doente em São Paulo, a esse tempo, não tomára parte na sessão de 28 de Junho de 1890, em que se tinha resolvido representar ao Governo Federal sobre o referido prolongamento. Appelava para Galeão Carvalhal, Deputado por Santos, para dizer se não lhe passára a Presidencia a 19 anterior e se então era ou não advogado das Docas Luiz Ribeiro, fallecido depois, aos 15 de Fevereiro de 1891. Concluindo:

> Quando a Intendencia Municipal de Santos se dirigiu ao Sr. Glycerio, Ministro da Agricultura, não era eu o advogado da Empresa das Docas; sómente tres annos depois fui convidado para seu consultor juridico.
>
> E, ainda, não tomei parte na sessão em que a Intendencia votou o pedido ao Ministro para prolongamento do cáes.
>
> Se o Sr. Alfredo Ellis conhece as leis da honra, conteste com provas uma só palavra do que fica escripto.
>
> Não se deve abusar de uma tribuna tão nobre, como a do Senado, para calumniar, principalmente quando a victima da meledicencia não dispõe da mesma tribuna para a defesa.
>
> Na impossibilidade de recorrer á justiça, em vista da immunidade do senador que calumnia, recorro á imprensa, unica tribuna que disponho, reptando o Sr. Alfredo Ellis a provar o que affirmou.
>
> Será o nosso juiz a opinião publica honesta e imparcial.

Por seu lado, os filhos de Ernesto Candido Gomes, Antonio e Palemon C. Gomes, vieram tambem a publico, numa declaração assignada em Santos, contestando que seu Pae tivesse sido socio da Companhia (*Jornal do Commercio*, 30 de Setembro de 1906):

> Não é verdade que nosso Pae tivesse sido socio da Companhia Docas de Santos e o Senador Ellis, antes de ir para a tribuna do Senado fazer accusações mentirosas e calumniosas, devia ter procurado informar-se da verdade e para isso poderia ter recorrido á lista dos accionistas da Companhia ou ao inventario dos bens deixados por nosso Pae, processo este que correu pelo cartorio do Escrivão Aguiar, nesta comarca. Em nenhum delles o Senador Ellis encontraria uma só acção daquella Companhia pertencente a nosso Pae.
>
> Se os vereadores da Camara de Santos, daquella época e entre elles nosso Pae, que não era o Presidente, se empenharam pelo deferimento do pedido da prorogação do prazo, é porque estavam convencidos da necessidade dessa ampliação e dos beneficios que a Companhia trouxe a esta terra, ao Estado e ao Commercio. Não tratavam, portanto, de defender os interesses da Companhia, mas sim do municipio, e fique o Senador Ellis certo de que eram caracteres acima de qualquer suspeita.

Na tribuna do Senado não ficou a replica em silencio. A 28 de Setembro falou o representante paulista, fazendo-o de novo a 2 de Outubro seguinte, depois da treplica de Carvalho Mendonça, nesse dia e no mesmo *Jornal do Commercio*. Alfredo Ellis negou haver declarado ter sido este, ao tempo, advogado das Docas; e parecia-lhe impossivel que, membro da Intendencia, não conhecesse "a intenção em que estavam os outros membros da Camara de, representando a collectividade, se dirigirem ao Ministro, solicitando em beneficio exclusivo da Companhia o enorme favor de augmentar o prazo de 39 para 90 annos":

> Pergunto eu agora ao Senado, ao Estado de São Paulo, ao paiz inteiro, emfim, se é crivel e razoavel que o Presidente de uma Intendencia, com as habilitações e talento do advogado actual das Docas, havendo presidido a sessão de 9 de Junho ignorasse o *complot* planejado e preparado para ser executado na do dia 18 do mesmo mez e anno?
>
> Haverá alguem que, em bôa fé, acredite que S. Ex. ignorasse ou desconhecesse a intenção em que estavam os outros membros da Camara de, representando a collectividade, se dirigirem ao Ministro, solicitando em beneficio exclusivo da Companhia o enorme favor de augmentar o prazo de trinta e nove para noventa annos?
>
> Poderá alguem acreditar que uma corporação, presidida por um homem da estatura intellectual do Dr. Carvalho de Mendonça, não o tivesse consultado, antes de formular ao Governo um pedido que vinha modificar o prazo para a reversão das obras, do minimo (39 annos), que o contracto havia concedido, para o maximo (90 annos) estipulado pela lei de 13 de Outubro de 1869? (17)

Não se justificava o "furor serodio e intempestivo do advogado da feliz Empresa, gananciosa e insaciavel do suor do povo"; tanto mais quanto, não tendo meios para descobrir os segredos das Docas, e nem tempo para as averiguações necessarias, nunca lhe passou pela mente "individualizar a questão e nem tão pouco atacar a quem quer que fosse". Certo desabafo de 1896, que, se existiu, não figura nos annaes, veio então em scena (18). Fazendo-se éco de um artigo da *Tribuna* de Santos, concluiu o orador:

> Conheço, Sr. Presidente, como os que as melhor conheçam, as leis e dictames da honra: — as lições que recebi, não foram hauridas na cartilha das Docas. Essas, não aprenderei jamais e nem consentirei tão pouco que os meus filhos aprendam.
>
> Entre mim e S. Ex., o Estado de São Paulo decidirá qual dos dois conhece melhor os preceitos da dignidade e as leis da honra.
>
> Finalmente, declaro que nunca me prevaleci, e nem me prevalecerei jámais, de immunidades parlamentares para offender a quem quer que seja. A minha individualidade responde, e responderá sempre, em

---

(17) Anteriormente não havia julgado todavia exagerado esse prazo, nem continha favor: "Quatro são as clausulas onerosas do contracto, só quatro; as outras são de regalias, privilegios e concessões.

"Quaes são ellas? A primeira é a da reversão, no fim do prazo da concessão. Esta era de 39 annos, quando a firma Gaffrée, Guinle & Comp. assignou o contracto com o Sr. Antonio Prado, então Ministro da Agricultura.

"Esta clausula pouco importa, porque acredito mesmo que o prazo era curto para a grandeza das obras a realizar em Santos. De forma que, quando o Sr. General Glycerio, em 1890, modificou essa clausula, beneficiando os actuaes empresarios das Docas de Santos com o prazo de 90 annos, S. Ex., a meu ver, não andou mal, porque naturalmente ninguem deseja que quem applica capitaes em uma empresa qualquer não tire lucros e não procure garantias em relação ao tempo". — Alfredo Ellis, Senado, 22 de Agosto de 1906.

(18) "Antes de terminar, não posso deixar de extranhar que o Sr. Carvalho de Mendonça se mostrasse tão magoado, tão offendido e tão melindrado, tão precipitado mesmo, em repelir uma offensa que lhe não havia sido irrogada pelo humilde orador, quando não teve procedimento igual a proposito da asseveração feita nesta tribuna pelo meu antecessor, o Sr. Moraes Barros, de saudosa memoria, quando, accusando a Directoria das Docas, asseverou que era ella "uma sucia de salteadores". — Alfredo Ellis, Senado, 28 de Setembro de 1906.

qualquer parte, pelos actos que tiver praticado como homem publico e representante da Nação. (19)

A treplica não se fez demorar:

O calumniador retratou-se nestes termos, que constam do *Diario do Congresso* de 29 do corrente: a) apanhara em Santos as informações que trouxe ao Senado; b) não affirmara que era eu o advogado da empresa das Docas ao tempo em que a Intendencia solicitou que o prazo de 39 annos fosse elevado a 90; c) na publicação do *Diario do Congresso* faltára a palavra actual, pois elle dissera actual advogado da empresa; d) o seu discurso não fôra revisto.

Mais:

O Sr. Alfredo Ellis não fôra a Santos procurar elementos contra a Companhia Docas em documentos de valia e no testemunho de homens imparciaes e de bem. Nenhum delles serviria aos seus intentos.

O detractor fôra á cidade de Santos recolher a vasa das sarjetas, para da tribuna do Senado, que o torna irresponsavel, borrifar em nomes de pessoas de quem se constituiu desafecto gratuito.

Se, de facto, o Senador Ellis colheu em Santos as calumnias que me assacou, e com que perturbou a paz do tumulo de Ernesto Candido Gomes, fechado ha uns oito annos, bem se vê que ordem de gente o calumniador escolhera para seus informantes e comparsas nessa comedia que está representando.

Se estivesse presente á sessão da Intendencia, nada o impediria de votar o prolongamento, pois ao Sr. Candido Gaffrée então mal conhecia de vista e tratava-se de real interesse do porto:

Se estivesse presente á sessão de 28 de Junho de 1890, do Conselho de Intendencia Municipal de Santos, teria eu votado de accordo com meus honrados companheiros. Não seriam a minha voz nem o meu voto contrarios a essa resolução do Conselho.

Não tinha eu a menor incompatibilidade que me privasse desse direito. Não era socio da Empresa nem seu advogado. Ao Sr. Candido Gaffrée mal conhecia de vista.

Era o problema do saneamento de Santos o que mais nos preoccupava. A Associação Commercial da grande praça dava-nos o seu apoio valiosissimo para esse fim.

A salvação de Santos e o desenvolvimento do Estado de São Paulo estavam dependentes das obras do seu porto. Sómente estas poderiam sanear a cidade, tornando-a habitavel e apparelhar o Estado a fazer o serviço de exportação de suas safras de café.

Adiante:

Quem lembrou, pediu, exigiu o prolongamento até Outeirinhos?

Foi o Conselho de Intendencia Municipal de Santos, presidido pelo honrado collega Dr. João Galeão Carvalhal, de presente Deputado Federal pelo Estado de São Paulo *leader* da bancada paulista.

---

(19) "Representante do Estado de São Paulo, não era licito quedar-me, impassivel e indifferente, ante a lei conculcada, espezinhada e torcida, para servir, exclusivamente, aos interesse e arranjos dos grandes donatarios da nova capitania de São Vicente.

"Não conheço o Sr. Gaffrée, menos o Sr. Guinle, e, muito menos ainda, o advogado da empresa. Nunca me fizeram o menor mal e, portanto, nenhum rancor lhes tenho e nenhuma vingança a exercer contra elles. Não é uma questão pessoal: — é de interesse publico. Não tendo meios de descobrir os segredos das Docas, e nem tempo para as averiguações necessarias, natural era que procurasse e acceitasse as informações que podia colher e me eram fornecidas por pessoas de caracter respeitabilissimo e acima de toda suspeita". — Alfredo Ellis, Senado, 28 de Setembro de 1906.

Em sessão de 24 de Março de 1892, o Conselho de Intendencia votava por unanimidade a indicação do Intendente Curvello, solicitando do Governo que exigisse da Empresa o prolongamento do cáes até Outeirinhos.

O Governo póde e deve mandar que a Empresa leve o cáes até os Outeirinhos, são palavras daquella indicação.

O maior prolongamento do cáes foi justamente solicitado pela Intendencia de 1892.

O honrado Dr. Galeão Carvalhal e seus dignos companheiros eram socios da Empresa?

Deixaram-se comprar pelo ouro dos empresarios?

Porque o calumniador não dirigiu uma só palavra de censura a essa Intendencia, emquanto injuriava e cobria de lama os seus honrados companheiros da Intendencia de 1890?

A acta da Intendencia, constante do exemplar impresso em Santos (1892), dizia assim (24ª sessão, Presidencia de Ernesto Candido Gomes):

O mesmo Sr. Presidente apresenta a seguinte indicação:

Indico que esta Intendencia represente ao Ministro da Agricultura sobre a necessidade de ser comprehendido no plano de melhoramentos do porto desta cidade, o prolongamento do cáes até o ponto onde a principio se projectou fazer a obra em frente á Capitania, e não sómente até em frente á rua Braz Cubas, como se contractou, pois é geral a convicção de que só até ahi será insufficiente para o movimento do nosso porto. Já em 1885, o illustrado Dr. Saboia e Silva, no relatorio dos estudos a que procedeu e que apresentou ao Ministro da Agricultura, julgava necessario que o cáes se estendesse até o extremo inferior do cáes da Capitania, para bem attender ao serviço do porto e não é portanto extranho que hoje, quatro annos mais, o natural crescimento de relações commerciaes nos demonstre essa necessidade.

A Municipalidade tem o maximo interesse no prolongamento do cáes até á Capitania, não só porque facilita o movimento de carga e descarga, como melhora as condições hygienicas da cidade, fazendo desapparecer o mau cheiro do fundo do porto por occasião das marés baixas na parte em que a cidade visivelmente vae crescendo.

Adiante:

Para que fosse completo esse melhoramento seria conveniente que se conseguisse do Governo que, em seguimento ao cáes de carga e descarga, quebrando-se a linha suavemente para não deixar em remanso, até encontrar o actual littoral, seguisse um outro cáes muito modesto e simples de revestimento desse littoral até o Paquetá, bastando que esse cáes passasse tão por fóra quanto fosse sufficiente para nunca deixar a descoberto a vasa do porto e que fosse feito a pedras grandes, arrumadas sem argamassa apenas com as juntas exteriores a codêa tomadas a cimento, mais ou menos como o pequeno cáes que actualmente se faz na frente dos novos armazens da Alfandega.

Esse pequeno augmento de obra, isto é, simples cáes de revestimento do littoral, custando relativamente pouco dinheiro, o seu custo poderia ser incluido no capital do cáes de atracação de navios.

Não é de suppôr que o Governo negue esse beneficio a uma de suas mais importantes praças commerciaes, talvez a segunda da Republica e tanto mais que com isso elle contribue para o saneamento da cidade, fazendo desapparecer uma das causas das epidemias e libertando-se conseguintemente de ter de accudir-nos com grandes sommas em tempos calamitosos, como no anno passado.

Sala das sessões do Conselho de Intendencia de Santos, 28 de Julho de 1890. Approvado.

Que dizer-se, então, da Associação Commercial de Santos apoiando tambem, mais tarde, o prolongamento, e de tal modo que escreveu e já vimos: "Quaesquer que sejam os sacrificios que esse melhoramento venha a custar, serão nada comparados com os beneficios que delle resultarão?" Compunha-se a Directoria

da Associação de commerciantes respeitaveis; eram tambem socios das Docas? (20) E a construcção do cáes até Outeirinhos fôra tambem devida a influencias escusas? (21) A acta da reunião da Intendencia (24 de Março de 1892) presidida por Galeão Carvalhal constituia decumento bastante. Dizia esse papel:

> O mesmo Sr. (Raymundo Gonçalves Curvello) apresentou as seguintes indicações:
>
> A Municipalidade de Santos conhecendo dos termos da proposta que, em 26 de Fevereiro, foi feita pela Empresa de melhoramentos do porto de Santos ao Governo Federal, no sentido de ser uniformizada a construcção do cáes, no trecho desde a Capitania até o Paquetá, além de outras medidas deve representar ao Ministro da Agricultura, com maior empenho para que seja acceita tal proposta, pois com ella se realiza um grande melhoramento para esta cidade, sem qualquer onus para os cofres da União. E se o Governo Federal quizer ir mais longe na prestação de beneficios a Santos, tambem sem o menor dispendio para os cofres da União, póde e deve mandar ou autorizar que a mesma Empresa leve o cáes até o local denominado Outeirinhos, ainda que para isso tenha o Governo de fazer qualquer concessão justa á referida Empresa, visto tratar-se de obra que augmentará de muito o valor da construcção do cáes. Esta ultima medida muito contribuirá para a melhoria das condições hygienicas de Santos, será o unico do projectado plano, do grande plano do seu saneamento.
>
> Santos, 24 de Março de 1892. — Raymundo Gonçalves Curvello". — Approvada.

Concluia Carvalho de Mendonça, já agora na defesa da Empresa:

> A tribuna do Senado é para o debate das causas de interesse nacional.
>
> Torna-se indigno dessa alta corporação quem converte aquella tribuna em pelourinho de alheias reputações.
>
> O Sr. Alfredo Ellis não provou, nem provará, mercê de Deus, uma só daquellas suas proposições.
>
> São de igual quilate as accusações e calumnias que elle tem levantado contra a Companhia Docas de Santos e seus honrados directores.
>
> Os empresarios das Docas de Santos praticaram o grande crime de arriscarem os seus capitaes no Estado de São Paulo, erguendo um monumento, a obra mais grandiosa da America do Sul, factor poderoso do seu progresso e desenvolvimento.

Encerrando, pouco depois essa parte da sua impugnação, disse o representante por São Paulo não conhecer o que chamava "a trama dos incidentes das Docas" e que, por isto, tinha que buscar esclarecimentos fóra; e um desses, sem referir aliás qual, não fôra veridico (22):

---

(20) "Do Conselho de Intendencia Municipal de Santos, de 1890, não fazia parte o Sr. Francisco Ribeiro, representante, nessa cidade da Empresa concessionaria do cáes.

"Esta Empresa girava sob a firma Gaffrée, Guinle & C. e dos decretos numeros 9.979, de 12 de Julho, e 10.040, de 15 de Setembro de 1888, constam quaes eram os seus socios.

"Ahi não figuram os nomes de Ernesto Gomes nem o meu. Havia ainda mezes que deixára o cargo de Juiz. Da magistratura sahi pauperrimo. A minha advocacia estava em inicio (seis mezes). Nunca herdei, nem fiz casamento rico.

"Onde acharia capitaes para tão grande empresa?" — *Jornal do Commercio*, 2 de Outubro de 1906.

(21) "Faziam parte da Directoria da Associação Commercial de Santos os seguintes Srs.: Antonio Carlos da Silva Telles (da casa Telles, Netto & C.); Ignacio Penteado (da casa Penteado & Dumont); Arthur Azurem Costa (da casa Azurem Costa & C.); Fritz Christ (da Casa Theodor Wille & C.); I. Anderson (da casa Hard Rand & C.); A. Wildberg (da casa Auguste Leuba & C.); W. Richers (da casa Gustav Backeuser)". — *Jornal do Commercio*, 2 de Outubro de 1906.

(22) "Sr. Presidente, devo rememorar certos incidentes desta campanha que venho mantendo em relação ás Docas. Nunca me opuz, e isto affirmei desde a primeira vez

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, bem a contra-gosto venho occupar hoje a attenção do Senado. O meu intuito, direi antes de tudo, não é tomar em consideração a verrina inserta hoje no *Jornal do Commercio* e subscripta pelo advogado das Docas, Sr. Dr. Carvalho de Mendonça.

Não posso, nem devo tomar em boa nota semelhante peça insultadora e aviltante, que aberra da minha propria dignidade e do decoro do Senado.

Já anteriormente, na sessão de 28 do mez findo, eu havia declarado desta tribuna que, sendo a questão das Docas uma das que affectavam o interesse publico, não tomaria mais em consideração qualquer publicação tendente a me afastar do debate, fazendo cahir sobre mim os respingos da lama atirada naturalmente pelo rebojo de interesses mal feridos.

Estou habituado á luta, Sr. Presidente, e não a receio absolutamente. Comprehendem, porém, V. Ex. e o Senado, que nem eu, nem nenhum homem que se preze, desejaria cruzar a arma luzente de cavalleiro com um espeto eivado da ferrugem suspeita.

Agora devo dizer a V. Ex., Sr. Presidente, que a pasquinada não me surprehendeu: já a esperava.

Fazendo a analyse do procedimento da Companhia das Docas, outra coisa não devia esperar. E até extranho que ella não tenha alugado alguns desses fulicularios que servem para todas as empreitadas, para me vilipendiar, para me insultar, para me cobrir de improperios e de calumnias.

Se alguma coisa me deve causar surpreza, se alguma coisa devo extranhar é a circumstancia da verrina de hoje vir subscripta por um homem diplomado, que devia ser educado, ser cortez e empregar linguagem decente.

Foi quando Candido Gaffrée, sem mais instrumento que sua propria penna, tomou pessoalmente o encargo da resposta. Viva em mais de um ponto, não podia dizer-se que esta envolvia a honra do Senado, como se allegaria. Pesadas as coisas, quem era o injuriado? Num documento endereçado ao Ministro da Viação, Industria e Obras Publicas (3 de Outubro de 1906), o Presidente da Companhia expoz suas razões. Ia allegar-se que esse documento não podia ter recepção; e o Ministro da Viação declarou lhe não haver autorizado a publicação official (23). O *Jornal do Commercio*, a *Noticia*, de 5 do mesmo mez de Outubro, o inseriram na integra. Só para falar da armazenagem, escreveu esta, a Alfandega de Santos produzira 600 contos em vez dos 18.000 articulados pela accusação (24); e tudo mais se via por esse oculo de augmento.

---

que occupei a tribuna, e nem hesitaria um só instante em rectificar qualquer ponto inveridico que porventura contivessem as informações que me fossem dadas. Declarei com a maior espontaneidade e franqueza que desconhecia completamente a trama dos incidentes das Docas, tendo naturalmente de buscar elementos de convicção junto a pessoas que estivessem habilitadas a m'os prestar.

"E foi justamente o que fiz. Entre ellas, uma houve que me forneceu uma informação que não era positivamente veridica. Posso, porém, affirmar ao Senado que não pairava absolutamente no espirito dessa pessoa, aliás conceituada e de caracter elevado, intuito ou preoccupação de calumniar a quem quer que fosse; e eu, Sr. Presidente, não hesitaria um só momento em vir rectificar daqui da tribuna um facto qualquer que não fosse estrictamente verdadeiro". — Senado, 2 de Outubro de 1906.

(23) "O Ministro da Viação, na exposição de motivos que lhe foi dirigida pela Companhia Docas de Santos, em resposta aos discursos pronunciados no Senado pelo Dr. Alfredo Ellis, deu o seguinte despacho: "O Governo não autoriza, como seria caso, a publicidade official da exposição que lhe é apresentada pela Companhia, por não estar em termos". — *Correio da Manhã*, 10 de Outubro de 1906.

(24) "Não desejamos diminuir o prazer da leitura integral desse documento, edificante sob mais de um aspecto, resumindo-lhe as allegações; mas ha um ponto a que nos referimos rapidamente, mesmo porque abrange interesses geraes: fôra dito que só a renda das armazenagens das Docas attingia a "dezoito mil contos por anno", no minimo, coisa que seria espantosa attendendo-se a que essa rubrica de renda produziu

Assim começava o documento:

O Sr. Alfredo Ellis, Senador por São Paulo, entendeu dever fazer, da tribuna do Senado, uma violenta campanha contra a Companhia Docas de Santos.

Os factos articulados pelo Sr. Senador nas primeiras séries de seus discursos tiveram a mais cabal resposta nos discursos pronunciados pelo honrado Senador Sr. Ramiro Barcellos.

Essa resposta foi completa e nenhuma das accusações articuladas deixou de ser cabalmente refutada. No entanto, reedita o Sr. Ellis agora alguns desses factos e cita outros, todos falsos, procurando, a par das maiores injurias, causar damno á honorabilidade e respeitabilidade desta Companhia.

Apezar de V. Ex. conhecer perfeitamente tudo que se relacione com o serviço publico que executamos, pensamos, no entanto, ser de nosso dever dirigir-nos a V. Ex. e rebater as affirmações do Sr. Ellis, mostrando com toda clareza a absoluta falsidade dellas.

O Senador Ramiro Barcellos affirmou que as taxas cobradas por esta Companhia eram iguaes ás de todas as Alfandegas da Republica. O Sr. Ellis contestou-o, baseando-se para fazel-o, no artigo 594, § 2° da Consolidação das Leis das Alfandegas, que estabelece isenção das taxas de armazenagem para as Alfandegas do Rio Grande do Sul, esquecendo-se, assim, ou fingindo esquecer-se de que tal isenção foi cassada pelo artigo 11 da Lei numero 428, de 10 de Dezembro de 1896.

Reedita ainda o Sr. Ellis as suas accusações relativas ás taxas cobradas sobre um automovel, quando é certo que esse automovel, não pertencendo aos generos das tabelas G e H, estava sujeito á taxa de armazenagem desde o momento de sua descarga (artigo 594 da Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas).

Continuando o seu discurso procura ainda o Sr. Ellis provar a exhorbitancia das taxas cobradas pela Companhia Docas.

Cita o facto relatado por um fazendeiro que manda café para Santos pelo vapor *Garcia*, pagando pelos serviços prestados no desembarque e entrega do mesmo na rua do cáes, 300 réis por sacca. Pede o fazendeiro que o seu café seja livre dessa taxa de capatazia, cobrada pela recepção e entrega, visto que elle será naturalmente exportado e sujeito então á taxa de capatazia na exportação; ora, isto importaria em prestar-se uma das vezes serviços sem remuneração.

Apoia o Sr. Ellis essa ingenua pretensão, lembrando que no Havre o café ahi depositado, quando reexportado não paga imposto algum, sendo restituidos todos os direitos, pagando, entretanto, o café paulista para entrar em Santos 300 réis por sacca e ainda para sahir outros 300 réis.

No Havre, como em toda a parte, qualquer mercadoria só paga direitos quando entra para o consumo.

O café reexportado recebe os direitos que pagou ao entrar, pois, esses direitos só são pagos pelo café que entra para o consumo, mas as taxas de armazenagem devidas pelo tempo que esteve em deposito e todas as taxas devidas por serviços prestados á sua movimentação, não lhe são restituidas.

A base da accusação é, por conseguinte, a confusão que no espirito do Sr. Ellis existe entre impostos ou direitos de consumo e taxas de serviços prestados á mercadoria, confusão essa perfeitamente natural quando allegada pelo fazendeiro autor da carta, inadmissivel, porém, em Senador activo como agora se está revelando o Sr. Ellis.

Leu o Sr. Ellis ao Senado uma carta que, diz, lhe foi dirigida por antigo funccionario publico.

Essa carta affirma que um vapor, atracado ao cáes, deitou cinzas e residuos ao mar e, multado por isso em 200$000 pela Capitania do Porto, allegou já ter pago a mesma multa á Companhia Docas de Santos,

---

em todas as Alfandegas da Republica, em 1894, cerca de 3.200 contos, produzindo na desta Capital 1.450 contos para uma importação de 200 mil contos, ao passo que a importação do porto de Santos é de 90.000 contos. Pois bem; a taxa de armazenagem na Alfandega de Santos produziu em vez dos dezoito mil contos articulados a somma de seiscentos contos, isto é, a trigesima parte daquella quantia". — *A Noticia*, 5 de Outubro de 1906.

tendo de pagar duas vezes. O regulamento da Companhia, approvado pelo Governo, de accordo com o disposto no artigo 18 do regulamento approvado pelo decreto numero 1.286 de 17 de Fevereiro de 1893, diz no seu artigo 27: "Os navios não poderão lançar n'agua cinzas, varreduras e quaesquer materias que possam prejudicar a profundidade e salubridade do porto sob pena de 100$000 de multa".

Trata-se, pois, da infracção desse regulamento que provocou a applicação da multa de 100$000 e não de 200$000, como allegou o Sr. Ellis, nada tendo a Companhia Docas com o procedimento que diz o mesmo senhor ter tido a Companhia do Porto.

Não é exacto o que diz o autor da carta citada pelo Sr. Ellis quanto ao vapor *São Lourenço* não mais haver voltado a Santos para carregar bananas para Buenos Aires, devido isso ao exagero das taxas cobradas pela Companhia Docas, pois esse vapor tem constantemente feito o serviço de transporte de bananas entre aquelles dois portos, sendo que ainda no dia 10 de Setembro proximo passado, fez o seu penultimo carregamento — 11.500 cachos — estando agora de novo ao cáes fazendo outro carregamento de 8.600 cachos de bananas.

Passa em seguida o Sr. Ellis a referir que durante a sua estadia em Santos recebeu do Sr. Tenente-Coronel Augusto Ximeno Villeroy, chefe da Commissão de Fortificação do Porto de Santos, copia de um officio por elle dirigido á Companhia Docas, no qual aquelle Sr. Tenente-Coronel allegava ter pedido informações para embarque de tijolos pelo cáes, verificando que teria de pagar 28$600 por milheiro, mais do que o valor dos tijolos em São Paulo, ao passo que a City of Santos Company transportava, do seu desvio para a ponta da praia, os mesmos tijolos por 7$500 o milheiro.

O Sr. Senador Ellis passa a lamentar que uma companhia estranjeira seja tão generosa, ao passo que as Docas, nacional, abusam com tão escandalosas taxas.

Esta foi a resposta ás accusações baseadas, entre outras, no parallelo com as estradas de ferro:

Admira-se o autor da accusação que a Companhia Docas não organize as suas tarifas como as da Estrada de Ferro Central do Brasil em que as taxas são proporcionaes ao valor intrinseco da mercadoria.

Ora, a Companhia Docas está executando em Santos todos os serviços alfandegarios em virtude do contracto pelo qual o Governo Federal a incumbiu desses serviços, de accordo com a lei de 1869 que rege a concessão de portos e as leis que regem os serviços nas Alfandegas.

Por esse contracto só póde a Companhia cobrar pelos serviços prestados taxas determinadas em leis vigorando em todas as Alfandegas da Republica, não lhe cabendo o arbitrio de adoptar essas taxas nem ao contrario da Estrada de Ferro Central, nem ao de qualquer outra origem, nem tão pouco póde ella, á sua vontade, modificar essas taxas cobrando mais para uns e menos para outros.

A critica feita á Companhia só póde ter explicação no alheiamento em que, devido á especialidade a que se dedica, está o seu autor das leis que regem os serviços de portos, as quaes estabelecem, não taxas especificadas, relativas á natureza da mercadoria e sim taxas dependentes exclusivamente do peso destas.

Póde ser que o Sr. Tenente-Coronel Villeroy tenha carradas de razões, mas a Companhia Docas tem os seus serviços regidos por essas leis e não está em suas mãos alteral-as.

Não obstante e por se tratar de serviço publico procurou esta Companhia, no caso dos tijolos, prestar o seu concurso para facilitar a tarefa do chefe da Commissão de Fortificação do Porto de Santos, como tem feito em outras occasiões.

De facto, suggeriu ao Sr. Tenente-Coronel Villeroy o meio de fazer-se o mesmo serviço sem ser pago um real ás Docas, communicando ao despachante da Commissão e confirmando por carta de 12 de Setembro dirigida ao Chefe da Commissão que a Companhia estava prompta a ir buscar com suas machinas no desvio da Ingleza os vagões vindos de São Paulo com os tijolos e transportal-os para o cáes de

revestimento, que possue fóra das grades do cáes alfandegarios. Ahi atracariam as embarcações da Commissão, ficando os tijolos depositados nos terrenos da Companhia todo o tempo necessario para serem carregados, sem despesa alguma. Nada tendo a Commissão de pagar á Companhia Docas sendo o serviço assim feito.

O Sr. Tenente-Coronel Villeroy acceitou o alvitre lembrado: os tijolos estão sendo descarregados pelo modo indicado, ficando assim resolvida a difficuldade, sem que, entretanto, tivesse havido necessidade de alterar em seus fundamentos o regime do serviço dos portos da Republica, para o que, escusado declarar, não tinha competencia esta Companhia. Ainda a pedido do Sr. Senador Ellis, promptificou-se o Sr. Tenente-Coronel Villeroy a escrever-lhe uma carta em que promette o seu concurso na campanha emprehendida por aquelle Senador no intuito de fazer a Companhia Docas entrar no caminho do bem publico. E como inicio da promessa cita como prova de má vontade no serviço das Docas o facto de não ter a Companhia correspondido á solicitação feita uma vez pela Commissão para ser concertado em suas officinas um seu rebocador, sendo a Commissão obrigada a fazer ella mesma os concertos que custaram cerca de 3:000$000.

Na propria carta, porém, existe a confissão de importante serviço prestado por esta Companhia á Commissão chefiada pelo seu autor.

De facto, diz ella no seu final: "Ha cerca de dois annos transportamos os grandes canhões do cáes para o nosso porto da Prainha e tendo cahido forte temporal de SW, uma chata com tres canhões a bordo arrebentou as amarras e foi naufragar no costão proximo, nós não tinhamos recurso para salval-os e devemos á Companhia esse importante serviço que o Sr. Engenheiro Mursa mandou effectuar com tal rapidez e pericia, que as peças nada soffreram, recusando a Companhia qualquer indemnização por esse trabalho".

De facto a Companhia não só pescou os canhões do fundo do mar, como levou-os para as suas officinas; ahi foram elles convenientemente limpos para que nada soffressem e levados de novo á fortaleza.

Nada recebeu a Companhia por esse serviço.

Sempre as Docas assim têm procedido, pondo a sua secção de construcção e as suas officinas á disposição do Governo, nunca recebendo remuneração pelos serviços prestados.

Se, pois, não foi prestado ao rebocador da Companhia o serviço pedido foi porque, no momento, não era realmente possivel fazel-o.

E se esta recusa, devida a circumstancias de occasião, póde constituir prova de má vontade, justo é que o serviço prestado pela Companhia Docas, acima confessado pelo Tenente-Coronel Villeroy, seja por sua vez prova da sua boa vontade.

O libello do Sr. Tenente-Coronel Dr. Villeroy cita as pequenas sommas que a Commissão que dirige tem pago ao cáes de Santos pelos materiaes recebidos e cujas taxas foram pagas no acto do recebimento dos materiaes, accrescentando que "a conta de capatazias e armazenagem do material de guerra monta a mais de 100:000$000, conta que não mandou pagar sob sua responsabilidade, remetendo-a para a direcção de Engenharia. E o curioso é que a Companhia organiza as contas por um criterio que lhe é proprio e que nós não conhecemos".

A importancia das contas entregues á Commissão de Defesa de Santos e por ella enviadas ao Ministerio da Guerra, com a sua informação para serem pagas, concernentes aos periodos de 1902 a 31 de Dezembro de 1905, é de 129:887$420 e só do material já retirado do cáes pela Commissão.

Por deliberação desta Directoria foi applicada ao calculo das referidas contas a taxa minima de 400 réis por kilogramma, equivalente á adoptada na tarifa aduaneira para quaesquer outras obras não classificadas de ferro e aço batidos, simples, estabelecendo assim um valor minimo para a alludida cobrança, quando a taxa legal a que estariam sujeitos estes materiaes seria a do artigo 11 da lei numero 428, de 10 de Dezembro de 1896, sobre o valor dos referidos generos, conforme o tempo decorrido da data da descarga até á da effectiva entrega. Applicada a taxa do artigo 11 da supracitada lei, a importancia seria de 674:453$070.

Tendo-se pedido nas contas apresentadas 129:887$420, por effeito da concessão feita pela Companhia Docas de motu proprio, resulta um

abatimento de 544:565$650 no material retirado até hoje pela Commissão de Defesa do Porto de Santos.

Parte do material entregue, como seja os grandes canhões de que tratou o Chefe da Commissão, esteve no cáes alguns annos.

Existem ainda hoje no cáes quatro cupulas descarregadas ali em 20 de Maio de 1903, estando as mesmas desembaraçadas pela Alfandega e á disposição da Commissão desde o dia 24 de Agosto de 1903.

Por essas cupulas ainda nada foi pago á Companhia, que só cobra as suas taxas quando retiram o material, tendo por ordem desta administração sido aberta uma excepção para a Commissão de Fortificação, que tem recebido o seu material independente do pagamento prévio, isto desde 1902, por solicitação do Exmo. Sr. Marechal Ministro da Guerra de então.

Daqui resulta que a Commissão de Fortificação do Porto de Santos teve da Companhia Docas de Santos as concessões seguintes:

1.ª reducção ao minimo do valor da armazenagem dos volumes em seus armazens e já entregues;

2.ª entrega desses materiaes sem o pagamento dessa armazenagem e da importancia das capatazias devidas;

3.ª o consentimento na permanencia de materiaes no cáes, o que, embora concorra naturalmente para a elevação da armazenagem a pagar, parece ser julgado conveniente ao serviço da referida Commissão.

O modo de se contar os prazos consta de disposições legaes imperativas, não depende da vontade nossa. As Docas só não trabalham quando a Alfandega não funcciona e a Alfandega não funcciona por ordem do Inspector ou do Sr. Ministro da Fazenda. A Companhia Docas é, V. Ex. o sabe, uma repartição sujeita á Inspectoria da Alfandega de Santos e não póde trabalhar independente de licença da mesma.

Sobre o cáes superfluo, a renda e outros pontos do ataque, argumentou Candido Gaffrée:

O missivista, de cuja carta nos occupamos, refere-se ainda ao prolongamento do cáes até Outeirinhos e, entrando nas intenções do Governo e da Companhia, diz ser esse prolongamento feito com enorme esbanjamento de capitaes, só para evitar que outra empresa concurrente viesse se estabelecer ao lado da nossa, sendo, no entanto, o cáes até Paquetá, mais do que sufficiente para as necessidades do serviço do porto.

Deixamos de refutar essa singular opinião, pois V. Ex. sabe que o actual cáes em trafego está, neste momento, repleto de vapores, sendo obrigado o serviço a ser feito com grande augmento de custo pela deficiencia de cáes, que obriga a ter dois e tres vapores atracados um ao lado do outro.

E', entretanto, digna de nota a incoerencia — admitte-se de um lado que seja desnecessario o prolongamento do cáes de Paquetá a Outeirinhos considerando-se esbanjamento de capital a sua importancia, mas admitte-se por outro lado que a sua falta permittiria a uma outra empresa construil-o e entrar em concurrencia com a Companhia Docas. Entretanto, occulta-se que a remuneração dos capitaes empregados nas obras tem uma e unica origem — as taxas cobrados sobre o movimento do porto, que independe em absoluto daquelle prolongamento.

Todos esses ridiculos factos, Exmo. Sr. Ministro, articulados da tribuna do Senado, com a enscenação de um grave libello acusatorio, tinham por fim fazer crer na ganancia da Companhia que cobrava exhorbitantes taxas indevidas e poder assim o Sr. Senador chegar afinal ao extravagante calculo das rendas arrecadadas pelas Docas, com que termina seus discursos.

Declara ahi solennemente o Sr. Alfredo Ellis, referindo-se ás nossas rendas: "E tratando eu de indagar a quanto montava esta somma, conferenciando com um dos mais altos representantes da Alfandega, obtive o seguinte resultado: em relação á armazenagem a Companhia recebe 18.000:000$000, no minimo, por anno, rendendo os armazens 1.500:000$000 por mez. Se tratarmos de sommar a estas quantias as que produzem as capatazias, atracações, dragagens, etc., infallivelmente chegaremos a um computo não inferior a 30.000:000$000".

Parte deste absurdo o Sr. Ellis para architectar uma singular série de calculos e affirmar afinal: "o facto, a verdade inconcussa é esta: o povo vassalo daquella empresa está pagando annualmente vinte mil contos mais do que devia pagar".

E' incrivel a inconsciencia com que o Sr. Ellis cita algarismos falsos e que mesmo os mais ingenuos sabem serem falsos, como demonstraremos a toda a evidencia. E elle o faz sem apresentar um unico documento, uma unica prova e, apenas, baseado no que lhe disse um empregado da Alfandega, empregado aliás cujo nome não citou. Admittindo, porém, que tal empregado, abusando da credulidade do Sr. Ellis, lhe houvesse impingido taes falsidades, poderia esse Senador recorrer a provas circumstanciaes para demonstrar ou refutar taes asserções. Assim poderia analysar o que produzem as outras Alfandegas.

Com effeito, pela tabela 24, publicada no ultimo relatorio do Exmo. Sr. Ministro da Fazenda, vê-se que a renda de armazenagem total, arrecadada pela União em todas as Alfandegas do Brasil, excepto a de Santos, foi em 1904 de 3.225:481$000 para todo o anno.

Ao porto do Rio de Janeiro corresponde para todo o anno a renda de 1.450:000$000.

As taxas de armazenagem são proporcionaes aos valores officiaes da importação e são as mesmas para todas as alfandegas, inclusive Santos.

O valor da importação no porto do Rio foi de 200 mil contos, no porto de Santos menos de 90 mil.

Como quer o Sr. Ellis chegar ao absurdo de, cobrando-se as mesmas taxas, obter-se no Rio a renda de 1.450 contos e em Santos 18.000 contos?

Salta aos olhos o disparate, no entanto, o Sr. Senador, não teria difficuldades de saber que a renda de armazenagem obtida em Santos é proporcionalmente igual á obtida no Rio de Janeiro.

De facto, o proprio Sr. Ellis leu trechos do relatorio, do anno de 1895, de um antigo Inspector da Alfandega de Santos, em que tratando das taxas de armazenagem diz: "Determinei que de Janeiro em diante passasse a ser averbado nas primeiras vias de despacho, como nas terceiras, o pagamento das referidas taxas".

Esses despachos ficam na Alfandega; os empregados dessa repartição têm, pois, em mão, tanto quanto as Docas, os documentos comprobatorios das taxas cobradas. Seria, pois, facil não dar curso á inventiva fantasia citando só algarismos certos, que mostrariam que as quantias arrecadadas pelas armazenagens em Santos são proporcionalmente iguaes ás arrecadadas nas outras Alfandegas da União.

O Sr. Senador chegaria, assim, a ver que é approximadamente de 600 contos de réis annuaes e não de 18.000 contos, como affirmou, a renda de armazenagem de importação arrecadada pela Companhia.

E' incrivel, pois, Sr. Ministro, a facilidade com que o Sr. Ellis da alta tribuna do Senado affirmou falsidades semelhantes para poder chegar a declarar que a Companhia Docas tem annualmente uma renda de 30.000 contos.

Esta analyse demonstra, pois, que esse Senador foi victima de sua excessiva credulidade no que se diz de mal desta Companhia.

Sobre o contrabando attribuido á Empresa, concluindo:

O Sr. Senador Ellis finaliza o seu discurso levantando contra a Companhia uma aleivosia com todos os caracteres da calumnia. Diz elle:

"Fui verificar em Santos que essa Companhia, não satisfeita com essa enormissima somma que arrecada illegal e illicitamente do povo, commette verdadeiro contrabando e tanto que aproveito minha presença nesta tribuna, para pedir ao honrado Presidente da Republica que intervenha junto ao Ministro da Fazenda para que proceda de accôrdo com a lei.

"A Companhia Docas tem armazens onde, á sombra, sob a mascara de uma cooperativa, importa todos os generos para o pessoal das Docas sem pagar imposto algum.

"Pelo contracto, ella póde importar materiaes de construcção livres de direitos, mas não tem o direito de importar todos os generos como faz".

O Sr. Senador Alfredo Ellis faltou á verdade.

A Companhia Docas nunca importou coisa alguma que não fosse materiaes, de accordo com seus contractos. A nossa Companhia compra no paiz todos os generos que fornece a seu pessoal. A grande maioria desses generos é comprada na propria praça de Santos, poucas vezes são mandados vir de outros Estados do Brasil, como seja assucar, carne, etc.

Esses generos assim comprados na praça de Santos ou por excepção mandados vir dos Estados productores do Brasil, já pagaram, portanto, todos os impostos devidos, quer de importação, quer de consumo, quando entram para o Almoxarifado da Companhia, afim de serem distribuidos unicamente ao seu pessoal.

Deveria o Sr. Senador saber que, de accordo com a lei, apresenta a Companhia todos os annos ao Sr. Ministro da Fazenda uma lista detalhada de todos os materiaes que pretende importar livres de direitos durante o anno. Só depois da ordem do Ministro que especifica detalhadamente cada objecto e respectiva quantidade, póde a importação ser feita.

Nunca a Companhia solicitou a importação de generos de consumo.

Fica assim rebatida mais essa vil calumnia, cuja sancção penal está acobertada pelas immunidades do cargo de Senador, que occupa o denunciante.

Por fim publica o mesmo senhor extractos de um relatorio escripto em 1895 pelo Sr. Turibio Guerra, Inspector em commissão em Santos.

Defendia então esta Companhia os seus direitos.

Não necessitamos remmemorar a V. Ex. as grandes lutas então travadas, depois das quaes, vimos os nossos direitos reconhecidos pelos tres poderes da Nação.

O Judiciario fazendo cumprir os nossos contractos; o Legislativo concedendo os favores e garantias que pediamos; o Executivo revogando os actos anteriormente praticados e reconhecendo os nossos direitos e perfeita correcção no nosso modo de proceder.

A publicação, pois, de um relatorio escripto dez annos antes, numa época de grandes lutas, não necessita de maior debate.

Deixamos, pois, Exmo. Sr. Ministro provado que:

1.° As taxas alfandegarias, cobradas pelas Docas de Santos, constam todas dos seus contractos e das leis do paiz, não podendo a Companhia alteral-as á sua vontade nem dellas abusar.

2.° A somma cobrada pela Companhia pela armazenagem de um automovel em Santos foi perfeitamente cobrada e o automovel a teria pago em qualquer outra Alfandega do Brasil.

3.° As taxas cobradas pela Companhia são as mesmas de todas as Alfandegas da Republica.

4.° No Havre, como em toda a parte, só se restitue á mercadoria reexportada o valôr dos impostos e não as taxas cobradas por serviços prestados á mercadoria.

5.° Foi regularmente cobrada a multa por infracção do regulamento interno da Companhia.

6.° O vapor *São Lourenço* continua a fazer carregamentos de bananas de Santos para Buenos Aires.

7.° Os tijolos da Commissão de Fortificação do Porto de Santos estão sendo carregados no estabelecimento da Companhia sem despesa alguma para o Estado.

8.° A Companhia, pela sua secção de construcção, tem prestado todos os serviços possiveis ao Governo sem remuneração alguma.

9.° O prolongamento do cáes de Paquetá a Outeirinhos é indispensavel ao actual movimento do porto de Santos.

10.° A permanencia no cáes do material da Commissão de Fortificação só tem attendido aos interesses da mesma Commissão, que retira tudo que quer independente de prompto pagamento das taxas.

11.° A renda de armazenagem de importação arrecadada pela Companhia é proporcional ao valor official da importação, o que póde ser verificado nos despachos existentes na Alfandega de Santos.

12.° E' inteiramente falso que a Companhia importe generos de consumo e calumnioso que os importe sem pagamento de direitos.

Assim sendo, permitta-me V. Ex. que deixemos sem resposta as tentativas de insultos dirigidos contra os Directores da Companhia Docas de Santos, pois não os insulta quem quer.

CAPITULO XXV

O DESENLACE DE 1906

Como resposta, abrangia todos os pontos da accusação. *A Noticia* do dia seguinte assignalou-lhe a significação nestes termos:

> A espontaneidade com que a Companhia resolveu formular essa exposição para dissipar duvidas que pudessem porventura pairar no espirito publico, já por si mesma constitue uma prova da serena consciencia que ella tem do cumprimento de seus deveres; e o documento, a que alludimos, toma uma por uma todas as articulações apresentadas e as destroe de um modo tão completo, tão absoluto que mesmo os animos mais prevenidos não pódem deixar de render-se á evidencia das coisas.

Tendo o *Jornal do Commercio* publicado na integra o documento, perguntou o *Correio da Manhã* porque procedia de modo differente quanto á outra parte (25). Carregou a fundo um dia depois, porque não se tratava senão de parcerias excusas e o Ministro da Viação não podia haver recebido tal papel. Para os homens que cercavam Rodrigues Alves, grupo que se comparou, na Republica, ao ministerio das aguias, sob o Imperio, o epiteto não era, a outro proposito, infamante? (26) Segundo a *Tribuna* do Rio de Janeiro, a Companhia, mau grado o serviço technico que criou e os beneficios que trouxera a São Paulo, merecia correctivo (8 de Outubro de 1906):

> Continuamente se allega em defesa da Companhia a grandeza dos serviços que ella prestou ao Estado, com a construcção do cáes, a montagem do admiravel serviço de carga e descarga, trabalhos que tiveram por effeito o saneamento daquella cidade outr'ora tão flagellada pela epidemia da febre amarella. Tudo isso é exacto. Nunca serão demais os louvores erguidos á sua acção benemerita. A questão, porém, é outra. Deu ou não resultado economico essa audaciosa iniciativa? Foi ou não corôada de exito a formidavel operação? Toda a gente sabe que a mais larga prosperidade galardou os exploradores da concessão, e que as Docas constituem hoje uma empresa extraordinaria, pela importancia dos serviços e pelo lucro enorme que dá aos venturosos accionistas.

Era identica restricção que se fazia no *São Paulo* da capital do Estado, a proposito do "regime illegal das taxas", dos "onus excessivos" sobre a classe laboriosa do Estado (28 de Dezembro de 1906):

---

(25) "O facto é que, de um lado está uma empresa riquissima, que tem todo o interesse em sophismar os factos e em escurecer os acontecimentos, e cuja palavra, por isso mesmo, não é limpa de suspeição; e de outro, está um representante da Nação, de conducta irreprehensivel, falando unicamente no cumprimento do seu dever e que não dispõe de fortuna para abrir as columnas do *Jornal do Commercio*. Nessa circumstancia parece residir a explicação do procedimento desse orgão". — *Correio da Manhã*, 6 de Outubro de 1906.

(26) "O publico vae saber, nas suas minudencias, o que foi esta escandalosa, esta vergonhosissima transacção que nos reduz ás proporções de uma Turquia ou de um Egypto; mas desde hoje sabe que, na vespera de uma glorificação de subordinados, fornecedores e especuladores, ao Chefe da Nação, este, o Sr. Rodrigues Alves, preside um governo de gatunos". — "Corja de gatunos". — *Correio da Manhã*, 25 de Março de 1905.

> O Estado de São Paulo, o seu commercio, a sua industria, todo o futuro, não pódem continuar enfeudados a uma Empresa que trata tão duramente a sua vasta clientela. Os prejuizos que as varias classes activas do Estado soffrem com o regime illegal de taxas em vigor no cáes de Santos, ascendem a mais de dois mil contos de réis por anno; as taxas indevidamente pagas pelos importadores, desde que começou a funccionar o serviço da Companhia Docas, importam em mais de trinta mil contos!

Passára, a esse tempo, pelo Rio de Janeiro, o contructor technico das Docas, envolto na sua proverbial modestia, merecendo apenas uma pequena referencia (27); mas seria agradavel ouvir, em meio da paixão, esta homenagem que lhe prestava o mesmo inimigo irreconciliavel:

> De resto, manda a justiça dizer que não é sobre as Docas, mas sobre o Governo Federal que deve pezar a responsabilidade por tão deprimente situação. Como empresa commercial, cumpre o seu dever em alargar os lucros das suas operações. Não se lhe leva a mal que peça nem que defenda os direitos que lhe outorgaram. Está no seu papel, é o seu papel, é o seu interesse e é a sua obrigação.
>
> De posse de um contracto magnifico, ella foi pouco a pouco obtendo do Governo Federal as concessões que mais fortificaram e alargaram a sua renda. Nunca lhe exigiram em troco das novas vantagens que foi requisitando a acceitação de medidas que attendessem ás reclamações do contribuinte. Não era a ella que cumpria propol-as. Quem precisa defender-se é o Governo e não a Empresa que, se passa justamente por gananciosa, tem a seu favor o admiravel serviço que montou em Santos e que é um motivo de orgulho para o paiz inteiro (28).

Seria de estranhar, porém, que a repulsa total á defesa da Companhia não viesse do seio do proprio Senado Federal. "Papel indecoroso", duvidou Alfredo Ellis que o Ministro da pasta o houvesse acceito. "Por dignidade, disse S. Ex., elle não poderá acceitar absolutamente essa exposição, porque nella se insulta gravemente, na pessoa de um Senador por São Paulo, todo o Senado brasileiro". E protestando, ainda uma vez, o proposito de não melindrar quem quer que fosse, pois os assumptos que trazia a debate eram sempre nacionaes, disse (5 de Outubro de 1906):

> Sempre que occupo esta tribuna tenho em mente um lema de que não esqueço nunca, para contrariar qualquer demasia de linguagem, qualquer vehemencia de expressão: *Suaviter in modo, fortiter in re*. Procuro guiar-me por essa lição porque não tenho em mente absolutamente, occupando esta tribuna, offender a quem quer que seja; e, si o faço é no arduo cumprimento dos meus deveres de representante de São Paulo, que por nimia bondade e extraordinaria gentileza deu-me uma cadeira nesta Casa.

---

(27) "Esteve nesta capital e seguiu para São Paulo o Sr. Dr. G. Weinschenck, illustre engenheiro-chefe das obras das Docas de Santos. E esta noticia traz opportunidade a algumas referencias a esse gigantesco trabalho, tanto mais quanto o eminente profissional tem sabido envolver-se em tal atmosphera de modestia, que rarissimamente se fala no seu nome, apezar de representar, a justissimo titulo, uma verdadeira gloria para a nossa engenharia". — *Gazeta de Noticias*, 17 de Setembro de 1906.

(28) *A Tribuna*, Rio de Janeiro, 27 de Setembro de 1906. Era tambem o depoimento do referido jornal *São Paulo*: "Admirando a magnitude da obra, reconhecendo a perfeição com que tem sido executada e os serviços que tem prestado e ha de prestar ao nosso commercio internacional e á hygiene da cidade de Santos, transformando o estendal de lodo que era antigamente o seu litoral, na esplendida doca a que hoje atracam os maiores transatlanticos, é dever nosso, antes de tudo, render homenagem ao valor dos homens que têm estado á testa da empresa, e nella empenharam o melhor de sua capacidade, de intelligencia e trabalho, tendo a felicidade de ver os seus esforços corôados do mais merecido exito". — 20 de Outubro de 1906.

Haviam-se exhibido textos de contractos e de leis, sua execução dentro do regime juridico em que vivia e se desenvolvia o cáes, regime fiscalizado não só pelo proprio Governo, como pela opinião publica. Para S. Ex., o que havia, porém, era o intuito de fazer silenciar a tribuna senatorial, para o que seria preciso lhe passassem pelo cadaver:

> O Sr. Alfredo Ellis — O que se pretende, Sr. Presidente, é fazer emudecer esta tribuna; o que se quer é cobril-a de lama para impedir que o Senador que a occupa continue a falar, continue a denunciar ao paiz os grandes escandalos que se praticam naquella privilegiada faixa do cáes de Santos.
>
> Não o conseguirão, affirmo!
>
> Nos Estados Unidos, na terra dos *trusts*, lá, onde a corrupção é profunda, ainda ninguem teve a ignominiosa idéa de pretender fazer calar um Senador da Republica!
>
> E é o que aqui se pretende: cobrir de vasa o obscuro Senador que ora occupa a attenção do Senado.
>
> O Sr. A. Azeredo — A lama não póde attingir a V. Ex.
>
> O Sr. Alfredo Ellis — Se por ventura, Sr. Presidente, diante de um ultraje desses, V. Ex. não ouvisse um protesto desta tribuna, eu pediria que V. Ex. cumprisse o sagrado dever de bom christão, mandando retirar o meu cadaver, porque só deixaria de protestar se deixasse de existir.
>
> O que me traz á tribuna é uma exposição ou representação feita pelo chefe das Docas ao Sr. Ministro da Viação.
>
> Esta exposição (mostrando) dirigida ao Ministro da Viação é uma offensa ao Senado, é uma offensa á Republica, porque ella diz que um Senador da Republica é um vil calumniador.

No caso dos colossaes lucros attribuidos ás Docas, accrescentou S. Exa., que depuzesse a fonte de informação, agora que lhe citava o nome (29). Quanto ao *São Lourenço* provava a resposta que tivesse havido diminuição de taxas? (30) Considerações menores, todas essas desappareciam, porém, diante da afronta que soffrera. "Desejo muito que o Sr. Gaffrée passe á historia do paiz como um segundo Mauá, exclamou, não tenho má vontade contra S. Ex. nem contra o Sr. Guinle, nem contra o advogado da Companhia. E não seria crivel, senão por acto de loucura, que eu atacasse a pessoas que nunca me fizeram mal, injuriando-as". Concluindo:

> Não posso, Sr. Presidente, deixar esta tribuna sem responsabilizar o signatario dessa exposição injuriosa.
>
> Acredito que S. Ex. é um homem de pundonor, acredito que S. Ex. mediu bem o alcance das frases que empregou para insultar o Senador por São Paulo, acredito que S. Ex. tem consciencia do acto que praticou; e é por isso que, da tribuna do Senado, peço que, ou retire as expressões, ou que assuma a responsabilidade da injuria que irrogou, responsabilidade que tornarei, como devo, exequivel.

---

(29) "Sr. Presidente, para demonstrar que eu não trouxe para o Senado uma calumnia, lembro que, asseverando o facto, não quiz referir a pessoa que me havia informado. Eu não desejava que essa pessoa soffresse qualquer contrariedade, em virtude da informação dada. Eu não disse que o meu informante foi o proprio Inspector da Alfandega, que me fez a declaração diante de documentos; notando-se a circumstancia, Sr. Presidente, de haver eu reiterado a pergunta e S. Ex. me haver affirmado que, no minimo, as armazenagens cobradas pelas Docas attingiam a mil e quinhentos contos mensaes. E, S. Ex., homem de honra e de probidade, não o negará. Daqui invoco o apoio e o testemunho do Sr. Inspector da Alfandega, para que venha confirmar isto". — Alfredo Ellis, Senado, 5 de Outubro de 1906.

(30) "Prova isso, porventura, que as Docas não cobram as mesmas taxas? Não. O que prova é que, naturalmente, o consumidor estranjeiro submetteu-se á elevação do preço da mercadoria, dando margem, portanto, ao pagamento das taxas. Não quer dizer que as Docas diminuissem as tarifas, absolutamente não. Portanto, a minha argumentação continua de pé, pois que as taxas continuam pesadas". — Alfredo Ellis, Senado, 5 de Outubro de 1906.

> Se eu o não fizer, Sr. Presidente, se eu não reclamar uma reparação, não serei digno desta cadeira não serei digno de representar o Estado de São Paulo, e muito menos digno de representar a Republica.

Adiante:

> Desejo que o Sr. Candido Gaffrée se responsabilise pelas injurias que irrogou ao Senador por São Paulo, que ora se dirige ao Senado.
>
> Sr. Presidente, quando pela primeira vez levantei-me nesta tribuna para falar ao Senado, declarei terminantemente e conscientemente que, quando eu tivesse de deixal-a, por motivo de morte ou successão natural, desta cadeira, que foi occupada por Prudente de Moraes e Manoel de Moraes Barros, ella havia de ficar impoluta e immaculada, como estava quando a recebi. Mantenho e manterei sempre essa affirmativa.

Dahi a mandar suas testemunhas ao Presidente da Empresa não havia muito. Foi o que fez, com instrucções para a retirada das expressões que julgava injuriosas ou um desforço pelas armas, o qual não cessaria emquanto um dos contendores não fosse grave ou mortalmente ferido:

> Certo, convencido de que a honra não é uma palavra vã, e certo de que não poderia jámais entrar neste recinto com os olhos levantados desde que sobre mim havia salpicado borrifos de lama uma Empresa que não se tem até hoje submettido á lei, mandei as minhas testemunhas ao homem que me havia insultado.
>
> Recorri a dois amigos, a dois deputados da bancada paulista — ao Sr. Dr. Galeão Carvalhal, *leader* da bancada, e ao meu velho amigo e companheiro da Constituinte, Dr. Rodolpho Miranda, incumbindo-os de procurar o Sr. Candido Gaffrée, autor da exposição malsinada, e exigir deste senhor ou a retirada das expressões injuriosas ou indicar testemunhas para um desforço pelas armas.
>
> As minhas instrucções foram simples. Não retiro uma virgula do que foi pronunciado desta tribuna e exijo que a questão seja resolvida, não por uma troca de balas, mas por um duelo de morte, isto é, por um duelo que durará emquanto um dos contendores não fôr grave ou mortalmente ferido.

Indicou Candido Gaffrée tambem dois amigos, aos quaes deu plenos poderes e liberdade absoluta para resolverem a questão como entendessem. Julgaram, porém, estes que elle "longe de ter sido o offensor, tinha sido, pelo contrario, offendido repetidas vezes do alto da tribuna do Senado pelo Sr. Senador Alfredo Ellis", e que "as frases usadas na exposição feita ao Sr. Ministro da Viação não eram mais do que uma legitima represalia, não cabendo, pois, ao Sr. Gaffrée o dever de acceitar nenhuma das duas soluções pedidas", pelo que, não chegando a accordo os representantes reunidos, davam por finda a sua missão (31).

---

(31) Consta da acta: "Em desempenho dessa missão, os representantes do Sr. Senador Alfredo Ellis se dirigiram á residencia do Sr. Candido Gaffrée a quem deram conhecimento do movel que os levou á sua presença, respondendo o Sr. Candido Gaffrée que enviaria dois de seus amigos, para resolverem, por elle, o incidente. A' noite, reunidos no local já indicado os mencionados representantes do Senador Alfredo Ellis, e os Srs. Gabriel Osorio de Almeida e Jorge Street, representantes do Sr. Candido Gaffrée, foram narrados por aquelles os motivos que determinaram a conferencia, respondendo estes o seguinte:

"O Sr. Candido Gaffrée deu aos seus representantes plenos poderes e liberdade absoluta para resolverem a questão como melhor entendessem, e julgam estes que o Sr. Candido Gaffrée longe de ter sido o offensor, tinha pelo contrario sido offendido, repetidas vezes, do alto da tribuna do Senado pelo Sr. Senador Alfredo Ellis, como consta dos seus discursos publicados no "Diario do Congresso"; que as frases usadas na exposição feita ao Sr. Ministro da Industria e Viação não eram mais do que a legitima represalia que o Sr. Candido Gaffrée entendeu dever dar ás constantes e repetidas offensas articuladas pelo Sr. Senador Alfredo Ellis contra sua pessoa, na tribuna do Senado; e que por conseguinte entendiam os mesmos representantes que ao Sr. Candido Gaffrée,

Annunciando esse desenlace, concluiu Alfredo Ellis:

> Sr. Presidente, depreende-se desta acta que o Sr. Candido Gaffrée não acceitou o meio que eu havia offerecido a S. Ex. para reparar a offensa que a mim havia sido dirigida em um documento publico, porque, diz elle, eu as havia irrogado daqui, do Senado, e elle o fizera como uma represalia.
>
> Deixo á consciencia dos Srs. Senadores a evasiva que o Sr. Candido Gaffrée empregou para evitar um desforço pelas armas. Seria o caso de perguntar por que razão o Sr. Candido Gaffrée, quando se julgou insultado por mim desta tribuna, não teve identico procedimento ao meu, para com elle?
>
> Por varias vezes tenho dito que não me escondo por traz de minhas immunidades parlamentares; a minha individualidade responde por todos os actos ou palavras por mim pronunciadas desta tribuna. O Sr. Candido Gaffrée, se se julgou insultado, devia mandar-me as suas testemunhas e o que posso asseverar a S. Ex. e ao Senado é que a ellas não daria a solução que S. Exa. deu ás minhas.
>
> Resta-me a consciencia, Sr. Presidente, de não ter, por fraqueza, diminuido o prestigio desta cadeira. Resta-me a consciencia tranquilla de haver feito o possivel para evitar que o respingo de lama cahisse sobre esta cadeira.

Serenada a tempestade (32), differente ia ser o termo della. No Legislativo as Commissões de Obras Publicas, bem como de Legislação e Justiça manifestaram-se contrarias á junta de inquerito proposta. O argumento predominante foi que para a fiscalização de cada contracto estava o Poder Executivo armado de poderes explicitos, quando não de um engenheiro idoneo. Por sua vez, a Commissão de Legislação e Justiça, rendendo homenagem ao zelo patriotico do autor, opinou que deviam ser ouvidas as duas outras commissões, bem como os Ministros da Fazenda e Viação, não sem salientar o pouco provavel effeito pratico (33). Para a Commissão de Obras Publicas, e embora lhe parecesse

---

absolutamente não cabia o dever de acceitar nenhuma das duas soluções pedidas pelo Sr. Senador Alfredo Ellis.

"Não chegando a accordo, os representantes reunidos deram por finda a sua missão e lavraram a presente acta, que vae assignada pelas quatro testemunhas. Rio de Janeiro, 7 de Outubro de 1906. — *João Galeão Carvalhal.* — *Rodolpho Miranda.* — *G. Osorio de Almeida.* — *Jorge Street*".

(32) Ainda ahi, não teve grande éco o caso. Nas revistas illustradas Candido Gaffrée appareceu dirigindo os cordeis da politica e da administração. Surgiu então a lenda de que entrava no Ministerio da Viação de chapeu na cabeça. "E' sabido que, em algumas das Secretarias de Estado, para qualquer cidadão ter ingresso e ser recebido pelo respectivo Ministro, vê-se empenhado numa verdadeira luta: tem de vencer as resistencias do porteiro, dos continuos, de quasi toda a gente emfim que recebe ordens de SS. EExs. A Secretaria da Industria podia bem ser citada como um exemplo. No entanto o Sr. Gaffrée, porque tem dinheiro, porque é socio de varias empresas, entra ali de chapeu na cabeça, sem dar a menor satisfação, atravessa corredores e vae directamente ao Sr. Lauro Müller". — *Correio da Manhã,* 13 de Julho de 1906.

(33) "Effectivamente, o projecto não cogita de fixar nenhuma regra ou relação de direito para cuja definitiva expressão bastem os conhecimentos das doutrinas e o de uma determinada ordem geral de factos.

"Seu objectivo são as obras, umas feitas e outras em via de realização, do porto de Santos, e bem assim os onus e as vantagens dos respectivos empresarios. E' assumpto concreto do qual a primeira inspecção torna-se necessaria. O exame das importantes e difficeis construcções hydraulicas e o estudo das leis e contractos que as autorizaram; e por outro lado cumpre verificar até onde podem estender-se as faculdades do poder publico, sem duvida limitadas por clausulas que entre as partes contractantes valem como leis, e pelos direitos adquiridos e vantagens que já se acham incorporados ao patrimonio da empresa.

"O illustre autor do projecto reconheceu essas difficuldades, tanto que se limitou a conceder autorização ao Poder Executivo. Algumas destas, porém, já se encontram na legislação vigente e sob forma mais nitida e solenne, impondo ao Governo preceitos de que não lhe é dado prescindir na fiscalização e outras exigencias das obras e serviços de que se trata... Sala das Commissões, 20 de Setembro de 1906. — *A. Oliveira Figueiredo,* Presidente. — *A. A. da Gama Mello,* relator. — *Xavier da Silva*".

desejavel o recebimento definitivo do cáes em trafego, a proposta além de perturbadora, no ponto de vista administrativo, estava áquem do que, em cada caso, já existia (34). Quanto á Commissão de Finanças havia sido lido e publicado parecer tambem contrario, longamente fundamentado; mas um dos signatarios, Francisco Glycerio, explicou que o assignára sem ler, por muito atarefado, pois havia sustentado these opposta, no que foi acompanhado pelos Senadores A. Azeredo e Alvaro Machado; voltou, por isso, á Commissão (30 de Dezembro de 1906):

> O Sr. Francisco Glycerio — Sr. Presidente, com o extraordinario accumulo de serviços parlamentares que têm pesado sobre o Senado, de oito dias para cá, não era de estranhar que se désse commigo o facto, que peço licença para relatar ao Senado.
>
> Vi publicado no "Diario do Congresso" de hontem, e disto só tive conhecimento hoje, um extenso parecer da Commissão de Finanças, de que foi relator o meu illustre amigo, Sr. Senador Paes de Carvalho, acerca de uma indicação apresentada pelo meu illustre amigo, Sr. Senador Alfredo Ellis, tratando da questão das Docas de Santos.
>
> No momento em que me achava muitissimo preoccupado na minha bancada, me foi esse parecer trazido por um funccionario do Senado, e devo declarar que, como este parecer era elaborado pelo illustre Sr. Paes de Carvalho, em cuja capacidade muito confio, assignei-o sem ler, por ter a minha attenção presa a outros assumptos que me preoccupavam.
>
> Entretanto, lendo hoje o referido parecer, vejo que elle contém idéas inteiramente contrarias áquellas que o meu nobre amigo sustentou nesta tribuna em consequentes sessões, aliás, de accordo com a minha opinião; e tendo eu de intervir no debate, expuz publicamente as minhas idéas, sustentando-as com o vigor que me foi dado dispôr no momento.

Concluindo:

> O Sr. Francisco Glycerio — Estou, portanto profundamente contrariado com este facto, e não levo a minha responsabilidade, nelle, senão á conta das preoccupações de momento, porque o meu illustre amigo, relator do parecer, póde expor as idéas que tem e sustental-as. Nada ha que extranhar neste facto, pois, todos os dias estamos vendo surgirem divergencias no seio das commissões permanentes do Senado.
>
> O Sr. A. Azeredo — Como V. Ex., assignei tambem este parecer. As minhas idéas sobre o assumpto são quasi as mesmas que as de V. Ex., em relação aos discursos aqui pronunciados.
>
> O Sr. Alvaro Machado — Faço igual declaração.
>
> O Sr. Francisco Glycerio — Deste modo, o parecer está em minoria, porque os nobres Senadores pela Parahyba do Norte e por Mato Grosso, que acabam de fazer as declarações que o Senado ouviu, estão em terreno inteiramente contrario ás idéas do illustre relator do parecer.
>
> O Sr. A. Azeredo — Até as combati pela imprensa.
>
> O Sr. Francisco Glycerio — Assim, a responsabilidade pelas idéas do parecer caberá, por emquanto, ao Presidente da Commissão, ao relator do parecer e ao illustre Senador pelo Maranhão.

Surprehendeu-se, depois, o Sr. Alfredo Ellis com a publicação desse parecer. De seu projecto declarou ter desistido, uma vez que já havia alcançado o objectivo com a portaria de 3 de Novembro de 1906; e sendo necessario, viria mesmo á tribuna retirar o projecto, a que esse parecer se referia. Não deixou de notar,

---

(34) "Pensa a Commissão que é realmente para desejar que sejam definitivamente recebidas as secções do cáes já construidas e mais que sufficientes ao serviço actual do porto de Santos, e para que possam produzir todos os seus effeitos os contractos e leis existentes; mas julga tambem a Commissão que, com o projecto em discussão, nada alcançará o seu autor, porquanto elle fica muito áquem como procurou demonstrar, das leis e disposições existentes e em vigor. O projecto, ora sujeito a estudo, transformado em lei, terá o merito unico de avivar a memoria e estimular o zelo do Executivo, o que á Commissão parece dispensavel. Sala das Commissão, 17 de Outubro de 1906. — *Urbano de Gouvêa*, Presidente. — *Hercilio Luz*. — *R. Arthur*".

entretanto, certa semelhança entre as razões da Empresa, eximindo-se á fixação do capital, e esse parecer; e hesitava em suppor que fossem de punhos diversos.

A questão deu logar a este dialogo (13 de Julho de 1907):

> O Sr. Urbano Santos — Portanto, declara que não considera absolutamente o trabalho do Senador Paes de Carvalho, que eu tive a honra de subscrever, uma prova do poderio das Docas?
>
> O Sr. Alfredo Ellis — V. Ex. não ouviu bem a minha exposição ou quer exigir em tom imperioso que eu confirme duas ou tres vezes, ou quantas V. Ex. quizer, o que já disse. Costumo dizer uma só vez e não tenho o habito de retirar as minhas palavras.

Quanto ao Poder Fxecutivo, o desfecho, porém, foi outro. A 7 de Novembro de 1906, uma semana antes de deixar o poder com Rodrigues Alves, cujo mandato findava, baixou Lauro Müller uma portaria sobre a entrega definitiva de cáes promptos e contas de capital de empresas particulares. Diziam assim as instrucções dessa portaria:

> I. Nas obras de melhoramento de portos, adjudicadas a empresas particulares, á medida que forem sendo construidas secções ou trechos, em condições de permittirem o acostamento dos navios ao cáes, o embarque e desembarque de passageiros, o movimento e abrigo de mercadorias, poderá o Governo autorizar, desde logo, que as ditas secções sejam entregues provisoriamente á exploração publica, continuando sob a responsabilidade dos concessionarios, na forma dos respectivos contractos, a conservação e o remate de taes obras.
>
> II. Dentro do prazo de seis mezes, a contar da data do recebimento dos trechos promptos, organizarão os concessionarios, na devida forma, as respectivas contas de capital, que serão feitas por uma junta nomeada expressamente para esse fim.
>
> III. Fixada pelo Governo a somma effectivamente despendida, em um ou mais trechos ou secções em trafego provisorio, será desde logo estabelecido o regime do trafego definitivo, para todos os effeitos dos contractos.
>
> IV. As companhias que já tiverem um ou mais trechos de cáes em trafego provisorio deverão apresentar as respectivas contas de despesa dentro do prazo maximo de 90 dias, afim de que, observado o disposto no final da clausula II, passe o trafego a ser considerado definitivo.
>
> Directoria Geral de Obras e Viação, 7 de Novembro de 1906. — Pelo Director Geral, José Diniz Villas Bôas.

Mais que essa medida, a legislação, que se seguiria, ia trazer em defensiva, nos annos seguintes, a Companhia Docas de Santos. Exultou a imprensa de opposição. Em São Paulo, referiu-se o *Correio Paulistano,* ainda uma vez, á "formidavel taxa de passagem do café" pelas Docas de Santos (35), emquanto o *Diario Popular* alludia ao "espirito de um verdadeiro Shylock, fazendo de Santos a sua Veneza hebraica" (36). No Senado, a linguagem foi esta:

> O Sr. Alfredo Ellis — Não tenho o menor constrangimento e nem sinto a menor hesitação em subir á tribuna, para agradecer ao Ministro

---

(35) "Felizmente esta magnifica providencia do honrado Sr. Ministro da Viação, que tantos serviços tem prestado em sua administração, tão instantemente defendida pelo illustre Sr. Dr. Alfredo Ellis no Senado, vem melhorar as condições dos productores paulistas, podendo talvez baixar a formidavel taxa de passagem do café pelas Docas de Santos, tão prejudicial aos interesses dos fazendeiros e da população de São Paulo e de parte do Estado de Minas". — No *Jornal do Commercio,* 26 de Outubro de 1906.

(36) "Era urgente esta providencia; a esperteza da poderosa Empresa não podia continuar a campear, em detrimento dos mais elevados interesses de todas as classes do Estado. Ao accumulo de favores que lhe tem sido dispensados, as Docas só tem respondido com o espirito de um verdadeiro Shylock, fazendo de Santos a sua Veneza hebraica". — *Diario Popular,* São Paulo, 24 de Outubro de 1906.

da Viação e fazer-lhe a devida justiça, em nome do povo, que, brevemente, vae sentir os effeitos beneficos da medida decretada.

Louvando hoje o Ministro que nesta tribuna verberei, demonstro não o haver feito por despeito e nem por haver sido contrariado, em pretensão alguma por S. Ex.

Cumpro hoje o meu dever, louvando-o pelo acto meritorio, assim como, censurando-o, entendi cumpril-o, quando suppunha que S. Ex., mais que os do povo, acautelava os interesses das Docas de Santos.

Os louros da victoria são e devem ser seus, porque collocando-se em plano superior á natural animosidade e agastamento que as censuras despertam e aguçam, S. Ex. corrigiu, em tempo, erros passados, firmando um bello precedente, que não póde deixar de produzir senão magnifico resultado, concorrendo para a prosperidade da Republica.

Com a consciencia tranquilla, por haver cumprido o meu dever, daqui envio calorosos parabens a S. Ex. e ao Estado de São Paulo (37).

CAPITULO XXVI

NOVAS DIFFICULDADES ADMINISTRATIVAS

A 15 de Novembro de 1906 passava o Governo Federal de Rodrigues Alves para Affonso Penna. Ministro da Viação, Industria e Obras Publicas, Miguel Calmon du Pin e Almeida substituiu Lauro Severiano Müller.

Ia a Empresa experimentar logo os effeitos da transição. Continuando no tempo, ella se ressentiria, de algum modo, da maneira pela qual cada uma das administrações e seus servidores eventuaes interpretariam as disposições contratuaes e legaes que a regulavam. Mas nunca como no periodo presidencial então iniciado.

Bem é certo que não havia, nessas attitudes, mais que o temperamento pessoal de cada um, as afinidades e antipathias, a maneira de ser e de servir. Entretanto, já não se podia dizer de uns e de outros, sem surgir a pecha de adversarios da Empresa ou de presos a ella por motivos materiaes. Eram de renovar-se, a todo tempo, aquellas expressões de Serzedello Corrêa, em resposta a Cincinato Braga, onze annos antes, a proposito dessa e de outras criticas (23 de Outubro de 1896):

> S. Ex., procurando justificar o seu substitutivo, encaminhou o discurso no sentido de demonstrar que quasi todos os Governos têm feito a esta Empresa favores excepcionaes, favores que se tinham convertido dia a dia em novos onus, em novas difficuldades para o commercio de São Paulo, extraordinariamente prejudicado pelas taxas exaggeradas, multiplas, cobradas por essa Empresa.
>
> S. Ex. procurou mesmo fazer a critica desta série de concessões mostrando que os differentes Governos mais ou menos tinham attendido, ora a pedidos de prorogação de prazo, ora a pedidos de novos favores, etc.

---

(37) Ao volume dos discursos de Alfredo Ellis, referido atraz e fonte destas citações, precedia, a titulo de prefacio, uma carta que lhe escreveu o Barão de Paranapiacaba. Eram dessa carta as seguintes palavras: "O discurso, que ultimamente proferistes, é o epilogo da brilhante campanha, por vós emprehendida no Senado contra a Companhia Docas de Santos, que, depois de prestar ao Estado de São Paulo, especialmente á cidade de Santos, muitos beneficios, tentara manter, a respeito das obras, a que era obrigada em prazo determinado, um provisorio indefinido, de que resultava o não conhecimento da renda arrecadada e, portanto, a impossibilidade de fiscalização do Governo para reduzir as monstruosas e illegaes taxas, cobradas do povo pela mesma Companhia. Collocar o direito sobre a verdade é empresa colossal, disse Victor Hugo. Gilliat de musculos de aço, esmagastes os tentaculos do polvo gigante, que sugava as forças economicas do nosso Estado e que tambem me alcança, pois vejo, de dia para dia, depreciados os poucos bens de raiz, que em Santos possuo". 16 de Novembro de 1906.

Dando como certas e como seguras, apenas para argumentar, as proposições de S. Ex., eu diria que só isto revela — desde que não podemos partir do presuposto de que os Governos da monarchia e os da Republica que se lhes seguiam não foram levados senão pelo intuito de attender aos interesses publicos, não tiveram outra cogitação senão o bem do Brasil e principalmente do Estado de São Paulo, revela a importancia dessa Empresa e os grandes melhoramentos que ella tem introduzido no Estado de São Paulo.

E' isto que póde justificar a attenção que esta Empresa tem merecido dos differentes Ministros da Viação, os mais diversos, em épocas differentes, todos elles, com excepção do humilde orador, de inquestionavel competencia, e todos, posso dizel-o sem receio, dotados da mais rigorosa e escrupulosa honestidade.

Elemento activo da Empresa, Candido Gaffrée não era um corruptor; ao contrario, a chronica deixou delle, a este respeito, depoimento antes bravio.

Factor essencial de equilibrio interno, na mesma Companhia, nunca se soube tampouco Eduardo P. Guinle um comprador de consciencias. Tinha a Empresa seus meios de defesa indirecta, quando não bastavam os directos, que em geral preferia, os folhetos, a imprensa. Era diverso, noutra esphera, o processo de Rio-Branco, então em plena gloria, e tendo em torno de si uma pleiade capaz para explicar seus actos e realizações?

Justamente porque se atacavam rudemente, é que as Docas de Santos tinham que defender-se; e não fugiam a isso, pelo contrario. Podia dizer-se que permanentemente estavam na berlinda, quando não no resguardo de seus direitos, no sabor de certas lendas e historias, inocentes umas, ferinas outras, como essa de que seu Presidente dispuzesse do Ministerio da Viação, onde penetrava de chapeu na cabeça (38) ou a outra, que a si mesma tambem se destruia, de uma vaidade que nos fizesse tambem terra de argentarios (39). De uma maneira ou de outra, contra ou a favor, ellas tinham, em seu derredor, os principes do jornalismo brasileiro, — Eduardo Salamonde no *Paiz*, José do Patrocinio na *Cidade do Rio*, José Carlos Rodrigues no *Jornal do Commercio*, Ferreira de Araujo na *Gazeta de Noticias*, Manoel da Rocha, Medeiros e Albuquerque na *Noticia*, Alcindo Guanabara na *Imprensa*, para não falar senão dos mais altos. Na historia da Empresa de Santos vae um pouco a da politica e do jornalismo entre nós.

Durante os primeiros mezes de 1907, foi, póde dizer-se, regional a impugnação. Ella começou na Capital do Estado, revivendo a questão dos despachos sobre

---

(38) "Quando os primeiros actos do actual Ministro começaram a provocar protestos por parte dos Srs. Gaffrée & Guinle, dizia-se que estes poderosos capitalistas estavam habituados a entrar de chapeu na cabeça na Secretaria da Viação, e dar ordens ao Ministro. Essa fantasia, sem o menor fundamento na verdade, passou em julgado e amigos ursos do Dr. Miguel Calmon elogiaram-no por, em contraste com a subservencia do Sr. Lauro Müller, fazer pouco caso dos milhões do Sr. Gaffrée e do Sr. Guinle e tratal-os na ponta da bota, com o mais soberano despreso.

"Como se vê, só quem desconhecer o caracter do joven Ministro da Viação, o seu criterio e os seus escrupulos, é capaz de attribuir-lhe a intenção mesquinha de perseguir uma importante empresa industrial apenas com o intuito de alardear independencia e de mostrar que para S Ex. os poderosos merecem menos consideração do que os humildes.

"Não é verdade que o Sr. Gaffrée entrasse no gabinete do Sr. Lauro Müller de chapeu na cabeça; de resto, se isso fosse verdade e se o rico capitalista tivesse a grosseria de querer fazer o mesmo com o Sr. Calmon, S. Ex., que é um espirito superior, limitar-se-hia a chamar um continuo e mandar dizer ao Sr. Gaffrée que fizesse como o Cunha — tirasse o chapeu e se fizesse annunciar antes de entrar no gabinete". — *O Paiz*, 29 de Abril de 1908.

(39) "Basta reflectir um pouco na pertinacia com que elles continuam na sua guerra sem treguas contra a Light & Power, para se ter nitidamente a impressão de que Gaffrée & Guinle tem feito e continuam a fazer collossaes sacrificios de dinheiro por méro capricho, por vaidade de capitalistas e até, sejamos justos, por um mal entendido amor proprio nacional que neste caso não deixa de ser um tanto ridiculo, no intuito de mostrar aos ousados americanos que nós tambem temos capitalistas e que os brasileiros não se deixam deslumbrar pelos milhões da poderosa Companhia". — *O Paiz*, 29 de Abril de 1908.

agua, objecto em 1896, como vimos, de uma representação das Estradas de Ferro Paulistas e indeferida, mais tarde, pelo Ministerio da Fazenda. Como um refrão, esta e outras coisas hão-de soar durante toda a vida da Companhia. Para M. de A. no *São Paulo* (20 de Dezembro de 1906) era esse um dos grandes abusos da Companhia, ao que se respondeu nove dias depois no *Estado de São Paulo*:

> Em 1896, as estradas de ferro paulistas apresentaram ao Governo Federal uma cerebrina representação, pedindo se obrigasse a Companhia Docas de Santos a fazer gratuitamente em seu cáes, a descarga do carvão e outros materiaes, que tivessem despachado sobre agua.
>
> Essa representação, depois de devidamente estudada por longo tempo, mereceu o seguinte despacho, publicado no *Diario Official*, de 17 de Novembro de 1898:
>
> "Representação das Companhias de Estradas de Ferro de São Paulo contra o facto de estar a Companhia Docas de Santos cobrando a taxa de capatazias das mercadorias que se despacham sobre agua e não dão entrada na Alfandega desta ultima cidade: — Em face das informações e pareceres, não procede a reclamação dos supplicantes".
>
> A cobrança dessa taxa é tambem feita no porto de Manaus, e sel-o ha no porto do Rio, logo que comece o trafego do cáes. Ainda recentemente, o Governo declarou á Alfandega de Manaus que era legal a taxa de capatazias daquellas mercadorias, percebida pela Manaus Harbour C. Ltd.
>
> A' completa ignorancia das leis fiscaes e dos contractos da Companhia Docas de Santos, e a uma interpretação filha do odio e do despeito, póde-se attribuir a resurreição actual da cerebrina representação das estradas de ferro, já indeferida pelo Governo, ha mais de oito annos, por inepta.

A 7 de Maio de 1907, e já sob o nome de Martin de Aguilar, o mesmo *São Paulo* voltou ás taxas do cáes, a proposito do Relatorio da Directoria "immenso polvo a envolver nas dobras de seus formidaveis tentaculos a misera presa que em vão se lhe estorce, apertada nas longas membranas viscosas" (40).

Havia o fiscal do Governo junto á Companhia, então o Dr. Ewbank da Camara, feito publicar na imprensa noticia de que estava encarregado de informar sobre os exaggeros da cobrança das taxas, convocando os interessados (*Diario de Santos*, 26 de Janeiro de 1907):

> Recebi do Exmo. Sr. Ministro da Viação, por intermedio da Directoria de Obras, ordem para informar sobre reclamações que a cobrança de taxas feita pela Companhia Docas de Santos, tenha dado logar pelo exaggero das despesas determinadas pelos respectivos serviços de carga, descarga, capatazias, transportes, armazenagens, etc. Muito grato ficarei a V. S. dando publicidade ao que communico, afim de que os interessados ou prejudicados tragam ao escriptorio desta fiscalização, á praça da Republica numero 1, as suas communicações, para que se possa proceder ás concessões devidas.

Era o começo de uma acção de longo termo, reflectindo em Santos a posição do Ministerio da Viação no Rio de Janeiro. Entre essas taxas estava a de armazenagem nos domingos, feriados e dias de eleição, sobre que haviam representado interesses locaes. Por um decreto de 6 de Abril de 1907, sob o numero 6.446, logo posto em execução, ficaram excluidos do prazo para a contagem das isenções de taxas de armazenagem os dias em que não funccionava

---

(40) Respondeu o *Diario de Santos* (8 de Maio de 1907): "Censurar a Companhia Docas é um direito, nós já o temos feito; mas, falsear a verdade baseando accusações em dados erroneos, não é justo, e contra isto nos opomos, esperando que o collega melhor estude a questão". O *São Paulo* representa mesmo a proposito do despacho sobre agua, contra a Empresa ao Ministro da Fazenda, tendo o seguinte despacho: "A' vista do parecer, nada ha que providenciar". — *Diario Official*, 9 de Maio de 1906.

a Alfandega. A hostilidade do engenheiro fiscal se manifestára desde 10 de Fevereiro, ao telegraphar ao Ministro da Viação sobre o que lhe pareceu a resistencia da Companhia, accentuando-se cada vez mais. No Rio de Janeiro exultou o *Correio da Manhã* (7 de Fevereiro de 1907):

> A Companhia Docas de Santos estava até aqui acostumada a não receber ordens de quem quer que fosse, fazia o que muito bem queria e entendia... Agora, porém, parece que a Companhia está mal de sorte; o Ministro da Viação já ordenou o cumprimento das clausulas esquecidas até aqui ., ha pouco, o da Fazenda prohibiu em aviso a cobrança de armazenagem aos domingos, dias santos e feriados.

Além disso, fôra a Companhia multada em dois contos de réis, por haver cobrado taxas "fóra das estabelecidas no seu contracto". Ainda rejubilou-se com isso o mesmo orgão carioca (41), acompanhado pelo santista (42). Mas ainda ahi sem razão, porque a multa só podia impôr-se pelo Inspector da Alfandega, cabendo ao fiscal apenas as attribuições technicas relativas á construcção:

> A clausula IX do contracto, celebrado em virtude do decreto numero 9.979, de 12 de Julho de 1888, declara expressamente: "O serviço de carga e descarga de mercadorias, uma vez encetado, ficará sujeito á fiscalização do Inspector da Alfandega, que dará aos concessionarios as precisas instrucções, de accordo com o regulamento a que este serviço estiver subordinado. Os mesmos concessionarios ficarão sujeitos além disso, ás obrigações que os regulamentos impõem aos administradores de trapiches alfandegados, na parte em que lhes forem applicaveis, pela guarda, conservação e entrega das mercadorias recebidas nos seus armazens, as quaes serão todas as que o Inspector da Alfandega designar".
>
> Como se vê: o fiscal dos serviços aduaneiros a cargo da Companhia, é unica e exclusivamente o Inspector da Alfandega de Santos, pois se trata de serviços sujeitos aos regulamentos e instrucções fiscaes.
>
> Se houvesse alguem com o poder de impor penas administrativas pela infracção de taes regulamentos e instrucções, seria o Inspector da Alfandega de Santos (Decreto numero 2.647, de 19 de Setembro de 1860, artigo 284), com recurso para o Exmo. Sr. Ministro da Fazenda.
>
> O engenheiro fiscal das obras hydraulicas nada tem absolutamente com o serviço aduaneiro.

Convinha, além disso, saber que se tratava de uma reducção, autorizada por lei, e approvada pelo mesmo Inspector da Alfandega, com satisfacção do commercio, que a havia solicitado. Era de si mesma explanatoria a representação da Companhia (30 de Março de 1907):

> A lei numero 1.746, de 13 de Outubro de 1869, artigo 1° § 12, e o decreto numero 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893, artigo 1.°, dispõem

---

(41) "E quer saber o publico em que consiste essa infracção? Em estar a Companhia cobrando taxas differentes das estabelecidas no seu contracto. Ha muito que era conhecido esse procedimento da Companhia, por vezes nós o registramos, mas ninguem a chamava a contas, simples e unicamente porque se tratava de poderosos. As coisas agora estão mudadas. E é exactamente por isso que applaudimos o actual Governo e o applaudiremos emquanto não se afastar dessa norma, exigindo o cumprimento dos contractos sem querer saber com quem está falando. E' assim mesmo que os homens da actual administração se hão de impôr ao respeito publico". — *Correio da Manhã*, 1° de Março de 1907.

(42) "A administração do Sr. Lauro Müller, como Ministro da Industria, foi a idade de oiro da poderosa empresa, que tudo obteve, tudo conseguiu. Assumindo, porém, a direcção daquelle departamento federal, o Dr. Miguel Calmon determinou estas providencias no sentido de cohibir os abusos praticados entre os quaes o que consistia em cobrar armazenagens pelos dias feriados ou como taes considerados". — *A Tribuna* (Santos), 5 de Fevereiro de 1907.

Construcção da muralha do cáes no trecho entre Paquetá e Outeirinhos (1906)

que a Companhia Docas de Santos goza em seus estabelecimentos todos os favores e vantagens concedidos por lei aos trapiches alfandegados e entrepostos.

Pois bem: um desses favores e vantagens é o seguinte, textualmente transcripto da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas, artigo 238, § 1.º: Fica salvo aos trapiches o direito de reduzirem, de accordo com as suas conveniencias e em beneficio do commercio, a taxa de armazenagem do segundo mez em diante, sempre que as mercadorias hajam de demorar-se nos trapiches.

O texto legal supra transcripto prova, á luz do sol, que a Companhia Docas de Santos tem a faculdade de reduzir as taxas de armazenagem se achar conveniencia a seus interesses, dos quaes é ella o unico arbitro, e em beneficio do commercio. Póde mesmo a Companhia fazer favores excepcionaes a um depositante, e negar a outro.

Adiante:

Entretanto, esta Companhia, por escrupulo muito justificavel, não só nunca fez excepções entre depositantes, mas tambem reduziu sómente taxas de armazenagem de mercadorias já nacionalizadas pelo pagamento dos direitos fiscaes.

E, mais, para que assim procedesse, ella solicitou e obteve a approvação do Inspector da Alfandega de Santos. O Inspector da Alfandega de Santos ao tempo em que a Companhia iniciou a applicação da taxa reduzida, chamada taxa de convenio, em beneficio do commercio, atesta o que se transcreve: "Não só tive conhecimento, como approvei a tabela (100 réis por volume de 60 kilos no primeiro mez e 50 réis nos seguintes), visto que tal accordo era conveniente aos interesses do commercio importador, attendendo a solicitação por elle feita, de accordo com o que está estabelecido na Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas". Parece á Companhia Docas que nada mais decisivo para justificar o seu procedimento. O commercio importador do Estado de São Paulo não podia ter reclamado contra um beneficio que a Companhia lhe ha feito dentro das suas faculdades. Sómente o engenheiro fiscal dos serviços hydraulicos entende que beneficiar o commercio, sem preferencias ou excepções, é um grande crime, punivel, sem forma de processo, com uma multa que não existe cominada em lei nem nos contractos da Companhia!

Por sua vez, a inauguração dos trechos do cáes, que, durante tantos annos, não fôra objecto de duvida, constituiu tambem motivo de impugnação. A inauguração, de então em diante, devia ser formal, precedendo aviso do Ministro da Viação. No caso houvera desejo das Companhias de Navegação, como dizia este pedido de seus agentes (30 de Abril de 1907):

Os abaixo-assignados, agentes de companhias de navegação nacionaes e estranjeiras, vêm, com a devida venia, solicitar a VV. SS. as precisas providencias para que seja permittida a atracação de vapores no trecho do cáes entre Paquetá e a Doca do Mercado.

Este trecho, tendo os trilhos já assentados, muito contribuirá para maior facilidade do movimento do porto e do serviço a cargo dessa Companhia e o constante augmento da navegação para este porto está exigindo essa facilidade afim de evitar, o mais possivel, que os vapores fiquem á espera de logar para atracação, como succedeu hontem, e ainda agora, quando póde em parte ser facilitado o serviço para minorar os prejuizos dos vapores surtos no porto.

Sendo a concessão assim pedida de grande vantagem para os armadores e para o commercio em geral, os signatarios deste, habituados com a bôa vontade de VV. SS. estão convictos de que merecerão a consideração, que esperam, em auxilio do commercio maritimo deste porto.

Expondo ao Ministro da Viação a duvida suscitada, a seguinte representação da Empresa era elucidativa (14 de Fevereiro de 1907):

A Companhia Docas de Santos, tomando conhecimento do Aviso numero 25, de 23 de Janeiro em que determinastes, referindo-vos ao trecho do cáes de Paquetá a Outeirinhos, no qual desde Julho do anno proximo findo, têm estado atracados alguns navios, que nenhuma extensão do cáes poderá ser entregue ao trafego, sem a formalidade da inauguração official, devidamente autorizada por esse Ministerio, pede a devida venia para levar ao vosso conhecimento algumas considerações, tendentes á justificação do seu procedimento, não só em relação ao referido trecho, como a todos os outros anteriores.

A Companhia declara, porém e previamente, que taes considerações não exprimem, de modo algum, qualquer relutancia de sua parte em cumprir a ordem contida no aviso em questão; ella respeitará como nova norma a adoptar no regime da execução de seu contracto, caso della façaes questão.

Têm ellas, apenas, por fim, como já disse, demonstrar-vos que a praxe posta em pratica, no trecho de Paquetá a Outeirinhos, não foi senão a continuação da que presidiu á entrega ao trafego do porto de dois kilometros de cáes em serviço ha alguns annos, os quaes o foram por pequenas extensões e á medida que iam ellas ficando aptas para que fossem nellas realizadas as operações previstas pela lei de 12 de Outubro de 1869 — atracação dos navios, carga, descarga e armazenagem de suas mercadorias. O facto, porém, teve sempre por causa o acumulo de serviço no trecho anteriormente utilizado e foi tambem sempre reconhecido pelo Governo, quer directamente por esse Ministrio e pelo da Fazenda, quer por intermedio do Engenheiro Fiscal junto á Companhia.

Adiante:

Tanto a Companhia, como o Governo, reconheceram pelos factos anteriores á inauguração provisoria do primeiro trecho de cáes, na extensão apenas de 260 metros, sem que entretanto estivesse completo com o apparelhamento necessario em taes obras, os damnos materiaes e os prejuizos resultantes da demora na carga e descarga dos navios, que demandavam o porto de Santos, como que tacitamente combinaram na entrega ao serviço do cáes, á medida que iam ficando promptos diversos trechos sem a menor formalidade, ainda mesmo que a sua conclusão não estivesse completa, mas apenas permittissem as operações que constituem o objectivo da lei basica de 1869, isto é, atracação dos navios, carga, descarga e armazenagem das mercadorias.

A Companhia Docas, assim procedendo, não procurou jámais visar os seus interesses pecuniarios; pelo contrario pol-os sempre de lado para attender de preferencia aos do fisco, do commercio, da lavoura e da industria, que muito teriam soffrido com a demora na expedição de suas mercadorias, que, como é claro, se daria se a entrega ao trafego de uma pequena ou grande extensão de cáes ficasse sempre dependente da sua perfeita e completa conclusão e ainda do acto official de sua inauguração.

Em taes trechos, não completos, as operações de carga, descarga e armazenagem de mercadorias, as de capatazias, etc., não se podiam fazer com a mesma facilidade, com que seriam realizadas em um cáes completo, munido de todos os accessorios; as despesas feitas com todas aquellas operações eram necessariamente mais elevadas naquelle caso; a renda liquida da Companhia ficava diminuida; em compensação o commercio pagava por ellas as mesmas taxas e se forrava dos onus resultantes da demora a que ficariam sujeitos os navios, por falta de cáes a que atracassem.

E depois de citar os antecedentes, todos no sentido indicado:

Destes documentos consta, por conseguinte, que de 1892 a 1901, foram entregues ao trafego, sem que ao acto presidisse a formalidade da inauguração, especialmente autorizada por esse Ministerio, perto de dois mil metros de cáes, occorrendo ainda a circumstancia de que nunca essa entrega se fez depois de completo o trecho com todo o seu apparelhamento. Tudo, porém, se fez como já foi expendido neste

officio, para satisfazer ás necessidades do serviço, sem que deste facto resultasse o menor accrescimo nos interesses da Companhia Docas.

Foi um facto semelhante occorrido com o trecho do cáes entre Paquetá e Outeirinhos, causa da expedição do aviso a que responde esta Companhia.

Em Julho do anno proximo findo, estando annunciada a vinda a Santos do illustre actual Presidente da Republica no vapor *Maranhão* e estando o cáes, do Vallongo a Paquetá, completamente abarrotado de vapores, sem um unico logar em que pudesse atracar o *Maranhão* directamente ao cáes, como convinha, foi designado um logar no cáes novo para desembarque do illustre viajante e sua comitiva.

Para isso, dias antes do designado para a chegada do *Maranhão* a Santos, prolongaram-se as linhas ferreas do cáes até o canal da doca do mercado, de modo a poderem os viajantes desembarcar logo para os carros da Companhia Docas ou mesmo da Estrada de Ferro São Paulo Railway.

No caso dos armazens, a observação official tampouco nada criava de novo, porque o que se acabava de fazer era o que se vinha fazendo desde o principio. Communicára o fiscal ao Governo estar a Empresa construindo dois grandes armazens de ferro, no prolongamento do cáes entre Paquetá e Outeirinhos, sem ter apresentado os necessarios planos e obtido que fosse approvada a respectiva locação; pelo que determinou o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas (22 de Janeiro de 1907) que se suspendessem as obras até o preenchimento da formalidade legal. (43) A essa determinação respondeu a Empresa, depois de citar tambem os antecedentes observados desde 1892 (6 de Fevereiro de 1907):

Todos estes actos officiaes traduzem a natureza e a especie do regime, dentro do qual são feitas as obras de molharementos do porto de Santos. Ellas não constituem o objecto de uma empreitada, por preços de unidade, de obra projectada pelo Governo, por intermedio de seus agentes, cuja acção se manifesta, além da concepção do projecto em todos os seus detalhes, na determinação do local que ella deve occupar; dahi resultando natural e forçosamente a nenhuma responsabilidade do empreiteiro quanto á relação entre a obra executada e o objectivo que ella tem de satisfazer. No caso em questão, a Companhia Docas de Santos constróe á sua custa obras autorizadas pela lei basica de 13 de Outubro de 1869, devendo satisfazer ás condições determinadas nessa lei: facil atracação dos navios, conservação e guarda das mercadorias, sua carga e descarga, além da movimentação das mesmas, necessaria para que se torne possivel a respectiva conferencia, de modo a ser arrecadada a receita aduaneira. Ellas não são pagas pelo Governo á Companhia cessionaria, cujo capital só tem para remuneração taxas cobradas, quer pela utilização das obras construidas, quer pelos serviços prestados nessas obras.

Trata-se, por conseguinte, de contracto diverso do de empreitada de construcção.

---

(43) Preliminarmente havia explicado a Empresa: "Os armazens a que se refere esse aviso são iguaes aos de outros typos, já construidos em outros trechos do cáes. todos elles approvados em tempo por esse Ministerio; estavam já em adiantada construcção quando a 15 de Novembro do anno proximo passado, se realizou a mudança do Governo da Nação e essa construcção se fazia sob a vigilancia do engenheiro fiscal junto á Companhia, que em tempo algum fez a menor impugnação.

"Além desta circumstancia que só por si isentaria a Companhia Docas de Santos da falta de respeito e consideração aos preceitos legaes, accusação essa em que implica o aviso em questão, occorre que o seu procedimento em relação á construcção dos dois citados armazens, se acha de perfeito accordo com innumeros actos officiaes, expedidos por esse Ministerio, alguns constituindo direitos, como decretos e os contractos nelles baseados, outros em simples avisos que embora revogaveis por outros actos semelhantes. só depois dessa formalidade podem annullar praxes estabelecidas, instituindo novas normas, mas cuja acção não póde ser, entretanto, retroactiva". — Representação da Companhia. 6 de Fevereiro de 1907.

Concluindo :

No caso do porto de Santos o projecto das obras, com delineamento da sua forma e a determinação das suas dimensões, é feito pela Companhia cessionaria que é quem dellas usa, o que traz como consequencia sua inteira responsabilidade, não só quanto á solidez das mesmas obras, mas ainda quanto á proporcionalidade que deve existir entre amplitude ou capacidade das mesmas e as necessidades dos serviços a cargo da Companhia. Daqui decorre naturalmente que a esta Companhia cabe, como não podia deixar de caber, a iniciativa na execução do apparelhamento do cáes, do qual faz parte a construcção dos armazens necessarios ao serviço.

E' este o principio a que tem obedecido os actos officiaes enumerados, cuja applicação não augmentando aliás os lucros da Companhia, tem tornado possivel o desenvolvimento do commercio do porto de Santos, de modo a satisfazer as maiores exigencias, fazendo desapparecer as demoras na carga e descarga dos navios que ali aportam.

Entretanto, esta Companhia jámais deixou de obedecer ás prescripções da fiscalização do Governo e á approvação deste submetteu sempre os projectos das obras que tem executado, todas ellas constantes de ordens emanadas do mesmo Governo, o qual tem por conseguinte pleno conhecimento dos actos da Companhia, quer por exposições escriptas a elle dirigidas, como consta da que lhe foi enviada a 17 de Setembro do anno proximo findo, que se refere aos armazens, em construcção daquella época e a alguns outros de grandes dimensões, encommendados para serem collocados fóra da faixa do cáes e destinados ao armazenamento do café, como ainda pelo relatorio que em todos os trimestres o engenheiro chefe da construcção envia ao engenheiro fiscal. E' assim que no relatorio correspondente ao terceiro trimestre do anno proximo findo e enviado em Outubro áquelle engenheiro fiscal vem mencionado o inicio da construcção dos armazens numeros 14 e 15, aquelles exactamente a que se refere o aviso numero 22 de 22 de Janeiro proximo passado, que provoca esta exposição.

Espera, por conseguinte, a Directoria da Companhia Docas de Santos, que lendo esta exposição V. Ex. lhe fará inteira justiça, reconhecendo que ella tem agido sempre de accordo com o seu contracto e com as ordens que dentro das suas disposições lhe têm sido dadas pelo Governo.

CAPITULO XXVII

IMPOSTOS FEDERAES E ESTADUAES

Não ficavam, porém, ahi as difficuldades desse primeiro semestre de 1907. Voltaria á tona a questão da isenção de direitos para os materiaes, accrescida da de outros impostos federaes.

Naquella isenção se incluiam, além das obras do cáes de Santos, as da matriz na Avenida Central e da installação electrica de Itatinga. Vinha a Empresa, como sempre, no principio de cada anno, apresentando as listas de materiaes para a necessaria isenção, quando, por exigencias administrativas no Ministerio da Viação e, depois, no da Fazenda, ficaram sem despacho.

Havia, primeiro, embaraço com a fiscalização federal. Este officio ao Ministro da Viação o elucidava:

A Companhia Docas de Santos recebeu do Engenheiro-Fiscal das obras de melhoramentos do porto de Santos o seguinte officio:

N. 207 — 17 de Julho de 1907 — Illmo. Sr. — Communico para os devidos effeitos que, não determinando a legislação em vigôr ser dado

préviamente o attestado nas relações de materiaes, a importar livres de direitos aduaneiros, a Fiscalização a meu cargo, tendo em vista o interesse publico, sómente passará o attestado preciso á vista do material importado. Cumpre providenciar a Companhia, consultando antes de fazer a encommenda, se a Fiscalização a meu cargo impugnará qualquer material pela quantidade ou qualidade com que fôr pedido. Saudações. Sr. Engenheiro-Chefe da Companhia Docas de Santos — *Ewbank da Camara*.

Como vê V. Ex., é mais um embaraço que procura aquelle fiscal crear á execução das obras do porto de Santos, infringindo a lei e os precedentes.

São as empresas com favores de isenção de direitos que determinam a quantidade de materiaes ou objectos necessarios para um tempo designado. O fiscal, no certificado, deve declarar se o material é proprio e para applicação exclusiva ás obras, se as quantidades são estrictamente precisas para o mesmo fim e para o tempo designado na petição da empresa. E' isso o que está expresso no art. 435, n. 2, da Consolidação das Leis das Alfandegas.

Concluindo:

A Companhia Docas de Santos, como todas as outras empresas, apresenta annualmente a relação dos materiaes a importar durante o anno e nunca sobre isso houve a menor duvida, quer por parte do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, quer especialmente por parte do Ministerio da Fazenda, a cujo cargo directamente corre o serviço.

Agora o fiscal tenta innovar, sob pretexto de ser omissa a legislação em vigor!

Se não existissem a disposição do art. 432, n. 2, da Consolidação das Leis das Alfandegas e os precedentes de dezenove annos, é certo que o fiscal não teria o arbitrario poder de supprir casos omissos da legislação.

A Companhia Docas de Santos, trazendo ao conhecimento de V. Ex. o facto exposto, espera que sejam dadas providencias no sentido de ser mantida a norma até hoje seguida, que é a mesma adoptada para todas as empresas que gozam o favor de isenção de direitos, porque é de lei.

Depois, junto das autoridades federaes mais altas, complicava-se o caso com a isenção do sello, a que se julgava a Empresa com direito. Protestando não eximir-se á satisfação do que lhe cabia fazer, pois que pagára á Recebedoria Geral mais de 200 contos annuaes de imposto sobre o dividendo de suas acções e os juros de seus debentures, bem como o sello em todos os papeis que não tinham relação directa com o serviço publico a seu cargo, a Empresa vinha remediando, como podia, a demora (44), depositando até os direitos em ouro e papel, afim de se não retardarem ou suspenderem os trabalhos. Mas dois annos tinham decorrido nisto, sem satisfação (3 de Novembro de 1906):

No *Diario Official*, de 21 do corrente mez, vêm publicado o despacho que o Sr. Ministro da Fazenda deu ao officio em que, a 3 de Novembro de 1904, pediu esta Companhia a expedição de ordem á Alfandega de

---

(44) "Esse decreto do Governo Provisorio faz parte da legislação do paiz e, apesar da sua disposição clara e terminante, a Companhia tem sido obrigada por vezes a ceder ás exigencias do Ministro da Fazenda, acceitando córtes de materiaes pedidos e certificados pelo Engenheiro Fiscal do Governo junto á Companhia serem necessarios ás obras que executa, sob pretexto de haver similares no paiz.

"Entre muitos casos, citaremos o de nos ser negada a isenção para a importação de telhas francezas, pelo que tivemos de pagar mais de 20 contos de réis, direitos de um carregamento que importamos para substituir telha nacional empregada, que, por sua má qualidade, teve de ser substituida pela telha franceza". Memorial da Companhia, 22 de Janeiro de 1906.

Santos para despachar livres de direitos os materiaes necessarios ás obras federaes que ali executa, no anno de 1905, já findo.

Esse pedido foi encaminhado com a informação do Engenheiro Fiscal junto a esta Companhia por intermedio da Alfandega de Santos ao Ministerio da Fazenda.

Para attender ás exigencias do Ministerio da Fazenda, pediu o Engenheiro-Fiscal instrucções que lhe foram dadas por esse Ministerio em 5 de Junho de 1905. Ainda sobre o mesmo assumpto dirigiu o Senhor Ministro da Fazenda a esse Ministerio o Aviso n. 231 de 12 de Outubro que foi respondido pelo Aviso n. 354, de 19 de Dezembro ultimo, com o qual parece não se conformar o Ministro da Fazenda.

Esta Companhia, para não parar com todos os serviços publicos federaes a seu cargo, nos quaes estão incluidos os da movimentação de todas as mercadorias do porto de Santos, tem pago, com protesto de rehaver, todos os direitos de machinas e materiaes, inclusive os de carvão, recebidos durante o anno de 1905 e os que está recebendo para o corrente anno, situação esta que não póde continuar sob pena de vêr mais aggravada a sua posição, por isto vem pedir a V. Ex. providencias que removam esta difficuldade.

Ligava, de certo modo, a Empresa essa attitude do Thesouro, então a cargo de Leopoldo de Bulhões, ainda á questão da Alfandega de São Paulo. "Sobre este indeferimento, manifestamente injusto, disse ella ao Ministro da Fazenda (26 de Dezembro de 1906), appelando de decisão sua, e baseado no parecer do illustre Director das Rendas do Thesouro Federal, que é, desde 1895, systematicamente contra tudo quanto se refere á Companhia..." (45). Com effeito, em divergencia não só quanto aos materiaes, mas tambem relativamente ao imposto do sello, a Empresa encontrava resistencia no Thesouro, assim quanto aos seus pedidos de isenção, como á devolução das sommas depositadas. A isto ia referir-se Alfredo Ellis no segundo semestre do anno (25 de Julho de 1907), quando retomasse sua campanha ao descrever o Ministerio da Fazenda resistindo "aos centenares de contos depositados na Alfandega de Santos e aos recolhidos para pagamento de materiaes importados".

Reconhecido, afinal, o direito da Companhia (46), não deixou o senador paulista de exclamar, commentando as palavras, aliás cortezes, do Relatorio da Directoria sobre o Ministro da Fazenda (19 de Julho de 1907):

A proposito desta isenção de direitos, vou contar um caso, sem, entretanto, me responsabilizar pela sua veracidade, conto-o como chegou ao meu conhecimento.

A Companhia das Docas, no seu relatorio, queixa-se amargamente do ex-Ministro da Fazenda, o Sr. Dr. Bulhões. Faz duras recriminações ao

---

(45) Tinha tido a Empresa parecer favoravel do Delegado do Thesouro em São Paulo, Sr. A. Paes de Barros (22 de Fevereiro de 1904) e do Sub-Director das Rendas, Benedicto de Oliveira Junior, subindo os papeis ao Conselho de Fazenda. A decisão foi: "O Conselho em sua maioria é de parecer que a Companhia está isenta do sello, nos termos do parecer do Contencioso. O Sr. L. R. Cavalcanti de Albuquerque sustenta os fundamentos da sua opinião já expendida. O Sr. Ministro resolveu de accôrdo com o voto do Sr. Luiz Rodolpho" (5 de Setembro de 1906).

(46) Tendo appelado a Empresa do despacho de 5 de Setembro de 1906, offerecendo texto de lei e contracto, replicou o Director das Rendas, por ella directamente visado: "Desde que é desde 1895 "systematicamente contra tudo quanto se refere á Companhia Docas de Santos", o illustre Director das Rendas Publicas, que jámais conheceu Candido Gaffrée senão para dispensar os favores que, em bem do commercio e da navegação do porto de Santos, autorizou em nome do Governo Federal, tudo quanto era licito dispensar naquelle tempo, o Director das Rendas Publicas se abstem de dar parecer a respeito desta questão. 6 de Fevereiro de 1907. Cavalcanti de Albuquerque". No Conselho de Fazenda, aonde foi ter de novo o processo, decidiu o titular da pasta ainda pelo indeferimento, de accôrdo com os votos do Sr. Costa Junior e contra os dos Srs. Valdetaro e Pedro Soares. Mas, afinal, foi reconhecido o direito da Companhia, já Ministro David Campista (18 de Maio de 1907).

mesmo Ministro e expõe a necessidade que teve de depositar centenas de contos de réis para poder retirar materiaes necessarios ás obras do porto de Santos. Depositou o dinheiro sob protesto e despachava esses materiaes, que iam ser empregados não só nas obras do porto de Santos, como nas da celebre usina de Itatinga.

Pois bem, Sr. Presidente, o ex-Ministro da Fazenda, que resistiu durante muito tempo, que não consentiu que certos materiaes fossem despachados isentos de direitos, afinal — segundo blasonou o muito alto e poderoso Tzar de todas as Docas, ou um dos grãos-duques pertencentes áquella Directoria, em uma roda de intimos — elle, que havia sido de uma crueldade e uma implacabilidade ferozes para com essa Companhia, cedeu á ultima "esporada" que ella lhe havia dado, desempacando assim, mandando restituir a importancia depositada e dando ordem immediata para serem despachados os materiaes pertencentes á Empresa.

Não sei, Sr. Presidente, se isso é verdade e se isto se passou, poucas horas antes de S. Ex. passar o Governo, no dia 15 de Novembro de 1906. Quem poderá saber se isso é real é o actual Governo. E' tal, entretanto, o poderio das Docas que nada extranho, acho tudo isso muito natural.

Ao que acudiu, defendendo o Ministro, já fóra da pasta, o Senador Erico Coelho (22 de Julho de 1907):

Da longa exposição de factos occorrentes na administração da Fazenda, e documentos lidos pelo honrado representante de São Paulo, o Senado collige que o ex-Ministro, o meu nobre amigo Dr. Leopoldo de Bulhões, teve mão ao leme, com os olhos na bussola, evitando os escolhos das solicitações desarrazoadas, á direita e á esquerda, isto é, recusando quando a lei devia recusar, concedendo quando pela lei podia conceder, restituindo quando a lei mandava restituir.

Vêde, Sr. Presidente, o que aconteceu com o Sr. Leopoldo Bulhões. Nem por ter contrariado, como Governo, as pretensões das Docas de Santos, nem assim merece do honrado representante de São Paulo o acatamento devido ao ex-senador por Goyaz, apeado embora das posições politicas no seu Estado natal, mas que deixou no Congresso Nacional e no Governo da Republica uma tradição de trabalho intelligente e de probidade exemplar.

Atacadas, por sua vez, as obras de Itatinga, de indiscutivel complemento ás do cáes, havia a Empresa requerido a isenção assegurada por lei, fazendo-a acompanhar da necessaria lista de artigos, — uma installação completa hydro-electrica, composta de isoladores, torres de treliça de aço, cabos de fio de cobre, etc., — que o fiscal confirmára como "necessario ás obras de melhoramento deste porto a cargo da Companhia Docas de Santos" (12 de Janeiro de 1907). O mesmo fiscal havia, comtudo, denunciado a Empresa á Alfandega, por incluir no ról dos materiaes, artigos sujeitos a direitos, pois no seu entender, a estação hydro-electrica estava subordinada a estes. Já tinha a Companhia manifestado o seu descontentamento. Desde 1900, quando começou o exercicio, disse ella ao Ministro, o Dr. Ewbank da Camara, "limitado ao circulo das funcções que lhe eram proprias não deu occasião a atrictos com a Directoria da Companhia e com o pessoal superior da construcção daquella obra". De Janeiro daquelle anno (1907) em diante, porém, "esse fiscal entendeu que devia abrir uma devassa sobre os actos da Companhia, promovendo verdadeira campanha de descredito contra ella e esquecendo-se, mesmo, que é obrigatoria, nas relações officiaes, a linguagem cortez". "Obras e serviços executados pela Companhia, sobre as quaes até então esse fiscal nada reclamára, porque as achava muito bôas e conformes aos contractos, passaram a ser infracções contractuaes e legaes". Agora, porém, sua attitude ia além de qualquer commentario (30 de Março de 1907):

Nos primeiros dias do corrente mez de Março, a Superintendencia da Companhia recebeu do Inspector da Alfandega de Santos officio pedindo informação, em cumprimento de uma ordem do Exmo. Sr. Ministro da Fazenda, sobre se os materiaes importados por esta Companhia, isentos de direitos, "eram empregados exclusivamente nas obras do cáes ou em outras differentes".

Solicitando do Inspector da Alfandega de Santos esclarecimentos quanto ás informações pedidas, esta Companhia veiu a saber, com grande surpresa, que o engenheiro-fiscal, o mesmo que firmára o attestado supra transcripto, havia denunciado ao Inspector da Alfandega que a Companhia Docas de Santos incluira sub-repticiamente, em diversas relações de materiaes a despachar, com isenção de direitos, os destinados á installação hydro-electrica do Itatinga, para a qual não gozava ella desse favor, fraudando assim a Fazenda Nacional, e que illudido attestára elle fiscal o que não era verdadeiro!

Concluindo:

Como se vê, Exmo. Sr. Ministro, a denuncia do fiscal é absolutamente falsa e calumniosa, e parece não satisfazer a outro intuito que o descredito da Companhia Docas de Santos e de seus directores, pois não é de presumir que o fiscal ignore os contractos e leis que regulam a concessão da Companhia.

A Companhia Docas de Santos goza de isenção de direitos para a importação de materiaes para todas as suas obras e serviços; o proprio edificio construido na Avenida Central desta Capital tem tido os seus materiaes isentos de impostos aduaneiros; a installação hydro-electrica do Itatinga é parte complementar das obras do porto de Santos, como o Decreto n. 4.088, de 22 de Julho de 1901, declara desde a sua epigraphe; os materiaes destinados a essa installação foram despachados de accôrdo com todas as formalidades fiscaes exigidas em a Nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas (47).

Cansaria, certamente, ao Governo, estar ouvindo estes e outros casos, a meudo repetidos. Mas luctava a Empresa pelo seu direito:

Deve ser fatigante para V. Ex. ouvir quasi diariamente a Companhia Docas de Santos allegar o seu bom direito, firmado em lei e contractos, hostilizados injuriosamente por quem justamente tem o inilludivel dever de respeital-os.

Ella, entretanto, pede permissão para continuar nessa tarefa, porque está certa que no espirito de V. Ex. não predominam outros intuitos que a fiel execução da lei e dos contractos e a justiça.

A Companhia torna-se importuna bem o sabe, mas essa dura contingencia é criada pela necessidade da justificação de seus actos perante o co-contractante, o Governo Federal, mediante a qual elle patenteará, sempre, a sua lisura na execução dos contractos, a sua lealdade e exacção no desempenho do serviço publico a seu cargo.

Essa materia dos impostos, não dava menos motivo a impugnação, como favoritismo inexplicavel. E era, comtudo, favor que não abrangia sómente as

---

(47) Accentuou o mesmo memorial essa attitude com o procedimento anterior do fiscal: "Em 1º de Maio de 1906 officiava o fiscal dizendo que no dia 26 do mez anterior visitára todos os trabalhos que a Companhia executava no Itatinga, encontrando-os muito adiantados, e agradecendo as informações e attenções que recebera dos engenheiros encarregados do serviço.

"Em 24 de Janeiro de 1907, portanto, no mesmo dia em que denunciava a Companhia ao Inspector da Alfandega, dirigia elle o officio sob n. 30, concebido nestes termos:

"Achando esta Fiscalização exaggeradas as quantidades de 9.000 e 15.000 metros de fio de cobre nú e isolado, constantes da lista de isenção de direitos para 1907, peço informar se este material electrico, assim como outros constantes da mesma lista, destinam-se, em todo ou em parte, á installação hydro-electrica do Itatinga, para que esta Fiscalização possa attestar serem necessarios pelas quantidades pedidas". Memorial de 30 de Março de 1907.

Docas de Santos, mas todas as empresas de portos do Brasil. Com effeito, estabeleceu o decreto n. 4.228, de 6 de Novembro de 1901, quanto á Companhia Docas do Rio de Janeiro:

> Sendo federaes os serviços que por esta concessão ficam incumbidos á Companhia, goza ella de isenção de quaesquer impostos que não os federaes, dos quaes igualmente fica isenta.

Sem effeito, depois, essa concessão, constituiu-se sobre ella a Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil, á qual foi ampliada a prerogativa. Pela lei n. 816, de 23 de Dezembro de 1901, determinou-se:

> Ficam extensivos á Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil os artigos 24 e 25 do decreto n. 4.228, de 6 de Novembro de 1901, que autoriza a organização da Companhia de Docas do Rio de Janeiro.

Por ultimo, preceituou a lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903:

> Fica extensivo ás Companhias concessionarias de obras nos portos da Republica o disposto na clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de Novembro de 1901, á semelhança do que fez o artigo 14 da lei n. 813, de 23 de Dezembro de 1901, com relação á Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil.

Approvando esta lei, não fazia o Congresso Nacional mais que executar o voto do Congresso de Engenharia e Industria de 1901, com o fim de favorecer a construcção de nossos portos, dando a todos tratamento igual. Natural era, pois, que, prerogativa primeiro da Companhia Docas do Rio de Janeiro e depois da Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil e, por ultimo, das demais companhias concessionarias de obras nos portos do paiz, della não se excluissem as Docas de Santos, mesmo porque a Constituição Federal prohibia se favorecessem uns portos em detrimento de outros. Tendo requerido essa regalia, não como favor, mas como um direito, foi-lhe concedida em 1904, nos mesmos termos do decreto n. 4.228 de 6 de Novembro de 1901, o que tudo constou do seguinte termo de contracto:

> Aos 29 dias do mez de Janeiro de 1904, presentes na Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, o Sr. Dr. Lauro Severiano Müller, Ministro de Estado dos Negocios da mesma Repartição, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil e a Companhia Docas de Santos, neste acto representada por seu Director, o cidadão Candido Gaffrée, declarou o mesmo Ministro que, attendendo ao que requereu a referida Companhia, em 7 do corrente mez e anno e de conformidade com o artigo 19 da lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903, resolveu tornar extensivo á mesma Companhia o disposto na clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 6 de Novembro de 1901, assim concebida: "Sendo federaes os serviços que, por esta concessão, ficam incumbidos á Companhia, goza ella de isenção de quaesquer impostos que não os federaes, dos quaes igualmente fica isenta". Por assim haverem acordado, mandou o Sr. Ministro lavrar o presente termo de accôrdo additivo que assigna com o cidadão Candido Gaffrée, Director da Companhia Docas de Santos, com as testemunhas Carlos José Farias da Costa e Elpidio de Oliva Maya e commigo Francisco Manoel da Silva que o escrevi. Rio de Janeiro, 29 de Janeiro de 1904. — *Lauro Severiano Müller. — C. Gaffrée. — Carlos José Farias da Costa. — Elpidio de Oliva Maya. — Francisco Manoel da Silva.*

A redacção da clausula final "goza ella da isenção de quaesquer impostos que não os federaes, dos quaes igualmente fica isenta" poderia quiçá considerar-se

forçada. Lembrando-a, fez della o Senador Ellis motivo de indagação (48) pois poderia ter existido enxerto. Este, comtudo, não houve, e sim o desapparecimento de uma sub-emenda, na remessa dessa lei de orçamento da Camara para o Senado, desapparecimento que o senador paulista censurou.

A sub-emenda, proposta ao texto legislativo que beneficiava a Companhia Docas do Rio de Janeiro, tinha com effeito este parecer: "E' um favor novo a que deve corresponder uma compensação. A Commissão entende, pois, que a emenda deve ser approvada, accrescentando-se, porém, as seguintes palavras: "introduzindo o Governo, na innovação do contracto, a celebrar, clausula que diminua os onus della resultantes para o commercio". Só depois, em 1907, descobriu-se que essa parte, não tendo chegado ao Senado, ficou sem deliberação daquella Casa, deixando de incorporar-se ao texto. Mas era coisa pela qual não respondia a Empresa de Santos, pois se limitara a pedir, em 1904, o que ás congeneres fôra expressamente concedido por força dessa lei, em 1901.

Relator então do orçamento, sustentou Francisco Sá que a sub-emenda fôra feita de accôrdo com Lauro Müller, o que provava a nenhuma responsabilidade delle no seu desapparecimento. Do inquerito realizado ficou, aliás, patente, não ter havido senão o natural atropelo com que se faziam, á ultima hora, os orçamentos (49). Ora, era essa sub-emenda a uma lei que não se applicava originariamente á Empresa de Santos, que o Ministro da Viação devia, segundo a accusação, ter imposto á mesma Empresa. S. Ex. falou mesmo em "lei falsificada" (27 de Julho de 1907):

> O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, confesso, com a maior franqueza, com a maior sinceridade, que não me passou pelo espirito nem tive intenção de censurar ou culpar o ex-titular da pasta da Viação, a proposito da subtração da parte da lei que favoreceria o commercio e o contribuinte. Não podia suppôr que S. Ex. depositario da confiança do Sr. ex-Presidente da Republica, soubesse que tinha havido uma falsificação, falsificação que dava como resultado entregar á Companhia das Docas a maior concessão, a mais excepcional de todas que ella tem obtido.
>
> De facto, Sr. Presidente, nenhuma empresa no mundo inteiro teria poderes e faculdades iguaes aos das Docas de Santos, depois de ter

---

(48) "A redacção é um pouco forçada; teria sido mais simples affirmar que, sendo federaes os serviços, gozava ella da isenção de todos os impostos, inclusive os federaes. Entretanto a redacção é exquisita; até parece que as ultimas palavras foram enxertadas depois de lavrado o decreto. Não tive a fortuna de ter em mão o autographo; portanto, não posso asseverar, mas torno a lembrar ao Senado a necessidade de se verificar se houve ou não accrescimo dessas ultimas palavras". Alfredo Ellis, Senado, 27 de Julho de 1907.

(49) Na Camara dos Deputados, o 1º Secretario Sá Freire, deu conta do inquerito a que procedeu, estudando o caso sob o ponto de vista doutrinario, isto é, se prevalecia a emenda desapparecida, e no da responsabilidade dos funccionarios; concluindo pela omissão, sem a menor sombra de dôlo por parte do empregado tanto mais quanto o trabalho, feito na noite de 11 para 12 de Dezembro, fôra dos mais tumultuarios. "E muito particularmente referindo-me ao chefe da 1ª secção, Carlos Francisco Xavier, devo assegurar que os serviços prestados, o seu passado, a meticulosa solicitude com que cuida seus deveres, sua assiduidade e o conceito que goza, levam-me a concluir que as razões que offereceu em sua defesa devem ser acolhidas pela Camara. A omissão não se verificou por dôlo do funccionario, e do estudo minucioso que fiz resulta, como aliás já explicou o Sr. Presidente no appelo dirigido á Commissão de Finanças, que a circumstancia de estar a sub-emenda da Commissão incorporada ao parecer sem destaque, deu lugar a que o funccionario já citado preparando a redacção para exame e estudo do relator da Commissão de Redacção, deixasse de aproveitar a sub-emenda, não se tornando patente essa grave lacuna, apesar de ter sido notada e corrigida outra, na disposição que antecedia immediatamente á do artigo 19... Se a sub-emenda não constasse dos documentos archivados, devidamente anotada, se o original da ultima redacção não conferisse com o original remettido ao Senado, a culpa seria patente; mas os documentos archivados certificam o contrario deduzindo-se com perfeita logica que não houve falta de exacção no cumprimento de deveres". *Diario Official*, 3 de Setembro de 1907.

conseguido do ex-Ministro da Viação aquelle acto additivo de 29 de Janeiro de 1904.

E o que é para estranhar é que S. Ex., ao subscrever esse acto additivo, concedendo á Empresa das Docas o maior dos favores que o Governo póde conceder a qualquer empresa, se esquecesse dos tres milhões de trabalhadores, vassalos dessa empresa, não exigindo sequer della, em troca ou como compensação desse excepcional favor, uma reducção,, por pequenina que fosse, a favor daquella classe productora, daquelles que mourejam para sustentar o credito da Nação.

O que se pretendia era beneficiar da mesma maneira uma empresa pobre, como as Docas do Rio de Janeiro, e as Docas de Santos, que eram riquissimas:

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, a emenda tornando extensivos á Empresa de Melhoramentos do Brasil, os favores da clausula 25ª do decreto n. 4.228, de 1901, esta emenda não devia ter sido apresentada ao Orçamento da Viação, tratando, como trata ella, de rendas federaes. Devia ter sido enviada ao Relator do Orçamento da Receita.

Entretanto, a emenda foi enviada ao Relator do Orçamento da Viação, quando nada ha absolutamente nesse orçamento, referente ás rendas federaes.

O Sr. Francisco Sá — Eu sempre sustentei a doutrina que V. Ex. propugna, mas a vencedora na Camara era outra.

O Sr. Alfredo Ellis — Mas, Sr. Presidente, é o caso de se inquirir tambem se a Camara podia votar a referida emenda, porque o decreto que acabei de citar foi lavrado para sobre elle se guiar uma empresa de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro.

Não tendo, porém, feito um unico metro de cáes e tendo o Governo encampado a empresa mediante dois mil e tantos contos, suppunha que esse decreto havia desapparecido... Creio, Sr. Presidente, que não póde haver duas opiniões em sentido contrario. Mas, como é que se apresenta uma emenda tornando extensivo o principal favor desse decreto a todas as empresas do Brasil?

O natural seria, Sr. Presidente, que o Ministro de então, o Dr. Alfredo Maia, que baixou o decreto n. 4.228, creando a Empresa de Melhoramentos do Brasil, désse a essa Empresa o excepcional favor de isenção de todos os direitos, porque, empresa nova, necessitando de levantamento de capitaes, preciso era que tivesse concessões que garantissem os capitaes que fossem empregados em obras. Mas, Sr. Presidente, estender o mesmo favor ás Docas de Santos, companhia riquissima, com os seus concessionarios archi-milionarios, possuidores da maior fortuna deste paiz, não se concebe, não é racional.

CAPITULO XXVIII

1907: UMA VELHA HISTORIA

Foi durante o segundo semestre de 1907 que Alfredo Ellis retomou a offensiva no Senado. Não se recusasse a Empresa á prestação de contas, e declarou que o não faria. Para tanto, contava com o apoio de seus collegas nas duas casas legislativas (8 de Junho de 1907):

Suppõe-se, em geral, quando se trava uma campanha desta ordem, com insistencia, com tenacidade, suppõe-se sempre que perdura no espirito do orador má vontade ou odio rancoroso, e que ella não é senão o producto dessa má vontade e desse odio.

Affirmo ao Senado que não nutro sentimentos dessa ordem com relação á Companhia das Docas ou a seus empresarios.

Vou explicar ao Senado a razão da minha presença nesta tribuna. Ella foi a consequencia immediata do decreto de 3 de Julho de 1906, do

ex-Ministro da Viação, concedendo extraordinarios favores áquella Empresa e rasgando a lei de 13 de Outubro de 1869, que regula a organização das empresas congeneres ás Docas de Santos.

Reunida a representação paulista nesta Casa, fui por ella incumbido de estudar o assumpto e vir á tribuna protestar contra a excepcional medida. Contava e conto, portanto, com a solidariedade mais completa dos meus illustres companheiros e collegas de bancada. Não é só isso, Sr. Presidente, contava e conto com a solidariedade formal e absoluta dos illustres representantes de São Paulo na outra Casa do Congresso.

Dias a fio S. Ex. então, falou. A intenção era sempre não individualizar, não melindrar, mas as palavras lhe sahiam de outra maneira, candentes, apaixonadas. Um estudo da concessão, de suas leis, de seus decretos, lhe teria, pelo menos, evitado parte desse esforço. Não que visasse popularidade. A impressão de seus discursos é que combatia um grande monstro. Abundavam, como no anno anterior, as hypérboles, as imagens inflamadas, as exclamações, taes o naufragio do *Westmoreland*, na Africa do Sul, quando os soldados "armas ao hombro, olhos fitos na bandeira da sua patria, foram ao fundo" (50); a guerra entre a Prussia e a França, com "o peso de um milhão e duzentos mil soldados esmagando o seu seio" (51); o Extremo Oriente, quando dois poderes disputavam o poder no Japão (52); ou, finalmente, Camões, ao naufragar, salvando o seu poema (53). O Senado ouviu-lhe tudo, algum aparte a favor ou contra, mais adiante a interrogativa de algum Senador procurando esclarecer se estava pessoalmente visado. Coisa nova, não havia; voltaram á tona as velhas, rebatidas accusações de 1894, 1896 e 1906, sobre o prazo da concessão, suas taxas, o despacho sobre agua, as capatazias, o Banco do Brasil (54). Foi de Victorino Monteiro esta declaração, com a qual disse repisar, a contragosto, coisas velhas (16 de Julho 1907):

---

(50) "Sr. Presidente, recordo-me de que, em uma de suas orações, o nobre Senador pela Bahia, cujo nome peço licença para declinar, o Sr. Ruy Barbosa, referiu um facto que se passou a bordo de um transporte de guerra inglez, no sul da Africa, perto da Colonia do Cabo.

"O transporte levava um regimento de infantaria; prestes a sossobrar, sem meios de salvação, o Coronel formou o regimento na tolda, com a bandeira á frente e com a musica tocando o hymno nacional. O regimento em fila, foi-se submergindo, pouco a pouco, sem que nenhum dos soldados abandonasse a fileira... Sr. Presidente, com os olhos fitos nos interesses publicos, elevados e nobres do Estado de São Paulo, com os olhos nos destinos da Republica, declaro que irei tambem ao fundo, submergir-me-ei, sem me afastar uma polegada da linha de conducta que me tracei, ao entrar neste recinto." Senado, 5 de Outubro de 1906.

(51) "Nas relações entre a Prussia victoriosa e a França vencida, quando esta sentia o peso de um milhão e duzentos mil soldados esmagando o seu seio, as arterias abertas, vencida e humilhada, inane, exangue, nem assim diante de um inimigo contra o qual jámais poderia levantar sua espada, foi ella humilhada, porque a Prussia, vencedora embora, adoptou nas notas então trocadas linguagem nobre, cavalheiresca, elevada, que poupava á nação vencida a humilhação de que as Docas não poupam ao publico ou ao Governo quando a elles se dirige". Senado, 19 de Junho de 1907.

(52) "Sr. Presidente, por mais que procure não encontro um simile entre o poderio das Docas e a força e o poderio do Governo: é preciso remontar ao Japão antigo, do tempo dos Saimios, quando lá existiam dois poderes rivaes, o Shogoon e o Mikado para se encontrar parellelo entre a força e a arrogancia do poderio de uma empresa e o Governo de uma Nação. E' um verdadeiro Shogoonato". Senado, 10 de Junho de 1907.

(53) "Quando Camões, ao voltar da India, naufragou e perdeu tudo quanto possuia, salvou entretanto aquelle poema, o primeiro poema epico das linguas modernas e uma das maiores glorias da nossa literatura latina. Eu, Sr. Presidente, em iguaes circumstancias, só salvaria, no mar tempestuoso da vida publica a minha honra, porque esta não é minha só, pertence aos meus filhos, pertence á minha Patria". Senado, 24 de Julho de 1907.

(54) Seu primeiro discurso, em 1907, foi de 8 de Junho. S. Ex. falou depois, a 10, 12, 18, 25 e 26 do mesmo mez. E, depois da replica de Victorino Monteiro, retornou á tribuna a 20 de Julho, falando depois a 22, 23, 24, 25, 26, 27 e 28 do mesmo mez; e, após a treplica de Victorino Monteiro, ainda a 3 e 4 de Agosto: 16 vezes ao todo. O Senador rio-grandense occupou, por sua vez, a tribuna a 16, 17, 18, 19, 20 de Julho e 1º de Agosto.

Sr. Presidente, o illustre Senador a que respondo, nas considerações que vem fazendo desde o anno passado e na longa série de discursos pronunciados este anno, nada mais fez do que reproduzir as accusações formuladas contra as Docas de Santos, publicadas na imprensa de São Paulo, em 1894, pelo illustre engenheiro Sr. Adolpho Pinto, accusações essas que repercutiram depois, em 1896, em uma representação das estradas de ferro de São Paulo contra a Empresa; as mesmas accusações foram ainda novamente repetidas no jornal *São Paulo*, deste anno, depois de o haverem sido mesmo neste recinto, pelo illustre ex-Senador de saudosa memoria, o Sr. Moraes Barros.

As accusações do illustre Senador, reproduzidas e repetidas tantas vezes ainda este anno, não augmentaram uma virgula daquillo que já fôra dito, de maneira que eu me devia julgar dispensado de respondel-as, ponto por ponto, porquanto foram da maneira mais cabal e completa já discutidas no Senado pelo meu illustre ex-companheiro de representação o Sr. Ramiro Barcellos. Como, porém, S. Ex. insistiu de uma maneira que eu classificarei, com permissão de S. Ex., de feroz, peço-lhe licença e ao Senado, embora isso me pese, para responder-lhe, ponto por ponto, virgula por virgula, demonstrando, com documentos incontestaveis, que todas ellas absolutamente não têm a menor razão de ser e que em um espirito tão lucido como de S. Ex., só podiam dar entrada, sendo como são, inspiradas na mais intensa, na mais ferrenha paixão.

Em requerimento tambem assignado pelo General Glycerio, pediu o Senador paulista (sessão de 8 de Junho) varias informações (55). Seu estado de espirito com relação ao Governo, que se iniciava, era dos melhores; e da tribuna fez ouvir o contentamento. Depois de alludir ás pastas militares:

O Sr. Alfredo Ellis — Para tres pastas civis, S. Ex. teve tambem a rara fortuna de encontrar tres moços de grande futuro, talento scintillante e de real merecimento.

Devo confessar ao Senado que, em relação ao Ministro da Viação, Sr. Dr. Miguel Calmon du Pin e Almeida, além da estima e sympathia pessoal que lhe consagro, tenho por elle grande veneração, apesar de ser S. Ex. muito moço, porquanto S. Ex. além de grande capacidade e cultura, dispõe de um espirito recto e elevado e de um caracter adamantino, de finissimo quilate.

Examinadas de novo, suas considerações se baseavam na resistencia á prestação de contas, na cobrança de taxas ilegaes senão abusivas. Allegou Alfredo Ellis que de 2$500 a Companhia passou a receber 10$000 por tonelada de carvão, em virtude "da celebre taxa de capatazias indebita, illegal e illicitamente cobrada" (56). Era, no entanto, simples a resposta, porque não passava a capatazia, nesse caso, de 4$000, a que se juntavam, tambem por tonelada, 2$000 pela arrumação nos vagões, total 6$000, tudo legitimamente processado:

---

(55) "Requeremos ao Governo, por intermedio da Mesa do Senado, as seguintes informações: 1° — ques as taxas que cobra a Companhia Docas de Santos dos navios e das mercadorias que se utilizam de seus serviços; 2° — qual o serviço que cada uma dessas taxas, especificadamente, tem por fim remunerar; 3° — qual o acto official que autorizou a cobrança de cada uma das referidas taxas; 4° — se a taxa de capatazias tambem tem sido cobrada das mercadorias conferidas e despachadas sobre agua, e, no caso affirmativo, qual o acto official que autorizou essa cobrança; 5° — qual a receita e despesa da Companhia nos ultimos tres annos." Sala das sessões, 6 de Junho de 1907. — *Alfredo Ellis.* — *Glycerio.*

(56) "Basta dizer, Sr. Presidente, exemplificando o caso, porque não desejo que me taxem de exaggerado, basta dizer que, pelo contracto primitivo, a Empresa só podia cobrar um real por kilo; mais tarde, para uniformisar as taxas, foi autorizada a cobrar 1 ½ réis por kilo, ou 1$500 por tonelada; depois para a dragagem do porto, foi autorizada a cobrar mais um real de fórma que, pelo contracto, a Empresa podia e póde cobrar mais 2 ½ réis por kilo, perfazendo 2$500 por tonelada. Pois bem, Sr. Presidente, ella arranjou um systema, uma rêde tal de taxas e impostos, que hoje está percebendo 10$000 por tonelada, isto é, 300 % mais do que lhe dava direito o contracto". Senado, 12 de Julho de 1907.

O Sr. Victorino Monteiro — A Consolidação das Leis das Alfandegas, no seu artigo 603, diz terminantemente que a Companhia não póde cobrar mais de 4$000 por tonelada, e é quanto ella cobra pela capatazia, isto é, pelo serviço prestado á mercadoria e sua condução até fóra da faixa do caes. Ahi os proprietarios são livres para dirigirem a mercadoria para onde quizerem.

A taxa legal, portanto, que a Companhia cobra, conforme documentos que vou exhibir e que não serão os ultimos, é esta de 4$000, não comprehendido o transporte. Pois bem, o Senado vae ver quanto custava antigamente, não só a estadia, que era colossal, a ponto de ser de 400$000 por dia, por navio, como o deposito em pontões, que era de 150$000 a 300$000, diarios.

Tendo a Companhia organizado um serviço especial de transporte, isto é, tendo estendido em toda a faixa do cáes trilhos até á estação da São Paulo Railway, entrou em accôrdo com essa Companhia para ir buscar os seus vagões com locomotivas suas, isto é, de propriedade das Docas, trazel-os ao cáes, distribuil-os, carregal-os, reunil-os novamente e transportal-os á estação da estrada de ferro, sendo responsavel pela perda que porventura se pudesse dar, o que importa em uma garantia para o commercio (e não ha muitos mezes a Companhia teve de indemnizar 13 contos de réis de dois caixões de charutos, que desappareceram), porque, anteriormente a este regime a Estrada de Ferro São Paulo Railway despendia sommas mais ou menos avultadas, pelos constantes extravios de mercadorias que tinha que indemnizar, e houve anno em que essa quantia montou a cento e muitos contos de réis. Depois do regime convencionado com a Companhia das Docas, essa verba desappareceu completamente.

Senhores, a rapidez dos serviços, a responsabilidade pelo extravio das mercadorias, tudo isso são vantagens inestimaveis para o Estado e para o commercio de São Paulo; nós outros, coitados, apesar de lutarmos ha tantos annos, ainda não usufruimos favores dessa natureza.

Entretanto, o representante do Estado beneficiado ainda não está satisfeito e entende que é uma verdadeira extorsão o que faz a Companhia das Docas. Não se trata de taxas, mas de um accôrdo feito entre a Companhia e a empresa São Paulo Railway, approvado pelo Ministro da Viação. Senhores, o carvão paga 4$000 por tonelada. Transportado pela Companhia, arrumado nos vagões, paga mais 2$000. Sommando tudo, temos 6$000 por tonelada.

Se não era abusiva, podia dizer-se illegal a taxa sobre o carvão? Despachado sobre agua e constituindo grande elemento de importação, as empresas delle necessitadas, como as estradas de ferro, reclamariam contra a taxa sempre que pudessem, como aconteceu em 1896. Mas a verdade era que o carvão não estava isento da taxa se, para sua descarga, fosse empregado pessoal e material das Docas, como acontecia em Santos, ou das alfandegas, como succedia em outros portos. A accusação, mais uma vez, esquecia isto, bradando por um correctivo. A reclamação das estradas de ferro fôra resolvida negativamente, em tempo, pelo Ministro da Fazenda David Campista, depois dos pareceres dos funccionarios do Thesouro. E preparado o despacho para lavrar-se pelo Ministro Rodrigues Alves (quando da questão da Alfandega de São Paulo), só quasi um anno depois foi assignado pelo successor, Bernardino de Campos. Victorino Monteiro alinhou os pareceres do Thesouro, o ultmo ds quaes (Directoria das Rendas Publicas, Inspector Alonso Baptista Franco), foi decisivo (1° de Setembro de 1896):

Resume-se a questão em saber se os volumes ou mercadorias importadas no Estado de São Paulo, em navios que atracam nas Docas de Santos, aproveitados assim os serviços da Companhia das mesmas Docas, estão sujeitos aos impostos de doca e, cumulativamente, ao expediente de capatazias.

Não póde soffrer contestação séria a affirmativa de que taes impostos, pela diversidade de sua origem, senão ainda pela retribuição dos serviços para que foram criados, são cumulativos.

O que é o imposto de doca? E' o juro ou amortização do capital empregado nas obras e na construcção da doca. Do artigo 574 da Consolidação, onde está estabelecido para as alfandegas o modo de percepção de tal imposto, se deduz porventura que, uma vez pago esse imposto, ficam isentos do expediente de capatazias os volumes ou mercadorias que, por despacho sobre agua ou não, forem descarregadas no caes da doca por meio de seus apparelhos hydraulicos e com o seu pessoal operario? Por certo que não.

O expediente de capatazias é a compensação do capital empregado no embarque e desembarque das mercadorias nacionaes ou estranjeiras, que transitam pelas pontes, cáes e armazens externos sujeitos á fiscalização das Alfandegas ou Mesas de Rendas.

As companhias de estradas de ferro, signatarias da presente representação, laboram em manifesto engano confundindo os dois impostos, remuneradores de serviços differentes, cuja origem é diversa, como ficou demonstrado, e que podem, portanto, ser applicados cumulativamente sobre a mesma ou sobre as mesmas mercadorias, desde que estas tenham sido transportadas em navios atracados á doca e descarregados no caes da mesma doca.

Mais:

A confusão das companhias na discriminação de taes impostos provém, sem duvida, do facto de não terem pago o imposto de capatazias sobre trilhos, carvão de pedra, machinismos e todos os generos da tabela "H", despachados sobre agua, durante o regime anterior ao estabelecimento das docas, e isto pela simples razão de que taes mercadorias, depois de desembaraçadas pela Alfandega, seguiam seu destino ulterior sem se utilizarem na Alfandega dos serviços de que é tal imposto a remuneração legal.

Na Alfandega do Rio, mesmo no caso do despacho sobre agua, e todas as vezes que as conveniencias do fisco o aconselham, o imposto de doca é cumulativamente cobrado com o de capatazias, se o saveiro ou catraia que conduz o genero despachado occupa uma extensão do caes e se os volumes transitam pela Alfandega.

A' vista do exposto, entendo que é perfeitamente destituida de fundamento a representação junta; tanto mais insustentavel é essa reclamação, quanto é certo que as despesas com catraias, saveiros ou outras conducções, outr'ora empregadas nas descargas dos generos sobre agua, eram muito superiores ás despesas hoje correspondentes — de doca e capatazias.

As condições de frete para Santos, por effeito dessa diminuição de gastos de estadia, são mais favoraveis do que para o porto do Rio de Janeiro.

No caso do café e das fructas, por sua vez, tambem se reiterava a accusação anterior: — o lavrador de São Paulo não podia exportar um cacho de bananas sem pagar 50 réis ás Docas; uma sacca de café sem entregar-lhe 450 réis. A taxa era, porém, de 300 réis, a mesma de outros portos da Republica (16 de Julho de 1907):

O Sr. Victorino Monteiro — Mas, Sr. Presidente, dizia eu que esta malsinada taxa que o honrado Senador por São Paulo affirmou ser de 450 réis, e que entretanto não excede de 300 réis, não é cobrada pela Empresa das Docas sómente pelo facto de passar a sacca de café por uma faixa de 70 metros de cáes, mas principalmente por ser a retribuição dos serviços prestados pelo pessoal da Companhia, além da autorização, é certo, da serventia do cáes, a qual precisa ser remunerada, pois custou milhares de contos.

Verá V. Ex., Sr. Presidente, que eu não affirmo aqui coisa nenhuma, sem ter um documento para corroborar a minha affirmação. Neste caso, por exemplo, tenho aqui despachos de duas importantes casas commerciaes.

O primeiro é da firma commercial Zerrener, Bulow & Companhia, correspondente a 2.000 saccas de café que pagaram 600$000 como taxa de capatazia, isto é, 300 réis por sacca. O segundo é da firma commer-

cial Barberis, Monesi & Companhia, correspondente a 500 saccas de café, que pagaram 150$000. Ainda 300 réis por sacca, simplesmente como taxa de capatazia. Esses documentos ficam á disposição do honrado Senador por São Paulo.

Se o honrado Senador permittisse, eu lhe dirigiria agora a seguinte pergunta: a cobrança destas taxas é exorbitante, é illegal? Essas taxas são porventura illegaes, são exorbitantes? Nem uma, nem outra coisa.

Demonstrando:

O Sr. Victorino Monteiro — Não são illegaes porque são cobradas de accôrdo com o artigo 603 da Consolidação das Leis das Alfandegas que já tive opportunidade de lêr, e aqui está. (*Mostrando um volume de leis*).

Não são exorbitantes tambem, porque, para o serem, fôra preciso que o honrado Senador demonstrasse da tribuna do Senado que essas taxas são superiores ás cobradas pelos outros portos da Republica, inclusive pela Alfandega do Rio de Janeiro, alfandega que, como todos nós sabemos, não offerece absolutamente as mesmas garantias de rapidez para a carga e descarga das mercadorias, pois que dispõe de machinismos defficientes, ostentando guindastes anti-diluvianos e servindo-se de processos que nos envergonham, sobretudo quando são empregados na primeira Capital do paiz, em um porto como o do Rio de Janeiro, que deveria ser o primeiro e o mais notavel da Republica.

Senhores, se a taxa de 300 réis cobrada por sacca de café que transita no caes das Docas de Santos, nos hombros dos trabalhadores da Empresa, é excessiva, pergunto: que se dirá dos fretes cobrados pelas estradas de ferro paulistas, principalmente da Estrada de Ferro Ingleza, estrada esta que no seu ultimo contracto teve um augmento de 50 %?!

O Sr. Barata Ribeiro — Apoiado.

O Sr. Victorino Monteiro — O illustre Senador, quando discutiu esta questão, respondendo a um aparte meu, embora provocado pelo meu velho mestre e querido amigo, o illustre Sr. Glycerio, disse que essas estradas de ferro já tinham feito uma reducção nas suas tarifas.

Mas, senhores, foi uma reducção insignificante em relação ao augmento que ellas tiveram, sobretudo diminuta em relação á alta do cambio, e mais ainda á depressão enorme que tem tido o café (57).

Mas havia ainda mais, segundo a accusação: a armazenagem devia cobrar-se pelo peso e a Empresa o fazia *ad valorem* (58). A resposta tampouco foi difficil:

O Sr. Victorino Monteiro — O illustre Senador naturalmente não verificou as suas proposições em uma fonte legal. Deixou-se informar por pessôa de sua absoluta confiança que, entretanto, não procedeu com correção para com S. Ex.

A Companhia das Docas de Santos, pela sua concessão, teve, é certo, a faculdade de cobrar 2 réis por kilogramma sobre a armazenagem das

---

(57) Havia o *Jornal do Commercio* publicado que a Paulista tivera uma renda liquida de 18.450 contos ou mais de 24 % do seu capital, percebendo por tonelada — kilometro 195 réis, contra 106 réis da Central do Brasil. O Senador Ellis havia argumentado que, na base do trafego no cáes, uma sacca de café pagava de frete 1:500$000 ao Rio, comparação que não se podia, em verdade, fazer. "Parece-me que o Senado não será tão ingenuo que possa admittir uma comparação desta natureza que possa admittir comparação de uma simples estrada de ferro com uma empresa que demanda um capital avultado, que precisa de installações custosissimas, de 70 metros de faixa, de aterros que demandam milhões de metros cubicos de terra e pedra, e, mais do que isto, de excavações extraordinarias, tanto assim que a Empresa, em uma extensão apenas de cinco kilometros de caes, terá de vêr o seu capital talvez elevado a mais de 120 mil contos". Victorino Monteiro, Senado, 16 de Julho de 1906.

(58) "Isto é claro e positivo, é categorico: a Companhia só póde cobrar 2 réis por kilogramma de mercadoria que tiver entrado para seus armazens. Sabe o Senado quanto cobra a Companhia das Docas de armazengem? Inverteu os termos: ao envéz de cobrar a taxa por peso cobra *ad valorem.*" Senado, 12 de Junho de 1907.

mercadorias. E' o que se deprehende do n. 4 da clausula V do seu contracto primitivo, expedido com o Decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888.

Pela clausula VIII do contracto, os concessionarios das Docas de Santos se obrigam a effectuar o serviço de capatazias, de conformidade com o regulamento das instrucções que o Ministerio da Fazenda expedir para estabelecer as relações da Empresa com os empregados da Alfandega.

Depois o final da clausula X reza assim: "Fica expresso que não haverá dupla cobrança de taxas, devendo cessar pela Alfandega a cobrança das que passarem a pertencer aos concessionarios".

Mas, além dessa taxa que por este modo lhe era concedida, tinha tambem a Empresa, como já fiz vêr, pelo n. 4 da clausula V do seu contracto, a faculdade de cobrar dois réis por kilogramma de mercadoria e por mez para remunerar os capitaes empregados nos seus armazens.

Mais tarde, porém, um Inspector da Alfandega representou ao Governo contra esse facto, julgando de interesse publico harmonizar as taxas cobradas em Santos com as dos outros portos. Então a Companhia das Docas abriu mão desses dois réis a que tinha direito.

Adiante:

Pelo Decreto n. 1.072, de 5 de Outubro de 1892 ficou extinta essa taxa. Vou lêr: "A cobrança das taxas (Decreto de 5 de Outubro de 1892) relativas aos generos effectivamente recolhidos aos armazens dos concessionarios, far-se ha de accôrdo com as que estão ou forem adoptadas na Alfandega de Santos para o serviço de armazenagem".

Agora peço licença para chamar a attenção do illustre Senador, que affirmou tão positiva e categoricamente que essas taxas eram por peso e não *ad valorem*, para o artigo 594 da Consolidação das Leis das Alfandegas a qual desde então passou a regular o assumpto por força do dispositivo que acabei de lêr:

"A armazenagem nas Alfandegas é devida desde o dia da entrada das mercadorias nos armazens, pontes e depositos até o dia da sua sahida e, salva a excepção do artigo 598, será calculada sobre o valor official..."

Não sei se o illustre Senador está ouvindo bem "... calculada sobre o valor official que as mercadorias tiverem na tarifa ou fôr arbitrado na fórma dos artigos 509 e seguintes do presente regulamento, a saber: Até um mez, na razão de 1 % ao mez, etc."

Portanto, V. Ex. vê perfeitamente que, combinados — o que não era preciso — os contractos da Companhia com as disposições terminantes do artigo 594 da Consolidação das Leis das Alfandegas, a taxa de armazenagem não podia ser senão *ad valorem*.

Como, pois, estranhou aqui o nobre Senador, de uma maneira categorica, á Czar da Russia, impondo a sua opinião, desmentindo mesmo a minha affirmativa, baseada em lei, que houvesse neste recinto quem dissesse o contrario do que affirmava!

Ainda:

Eu affirmei e estou provando perante disposições de lei, perante os contractos da Companhia, perante o artigo 594 da Consolidação das Leis das Alfandegas — e o que é mais — perante o uso de todas as alfandegas da Republica, porque esta é que é a taxa de toda a parte do Brasil.

S. Ex., portanto, ousará ainda affirmar que eu é que estou construindo romances? E' que assim procedo porque estou defendendo aqui os interesses dos meus velhos amigos, desses benemeritos brasileiros que arriscaram seus capitaes, correndo, talvez, o risco de perdel-os em uma época difficil, em uma época memoravel?

Esses brasileiros não eram naquella occasião, quando deram inicio á gigantesca obra que tomaram sobre seus hombros, não eram, como affirmou o nobre Senador com ar de desprezo, uns pobretões, que, depois se tornaram ricos; eram homens de grande fortuna, tinham construido mais de 1.500 kilometros de estradas de ferro, eram os

maiores accionistas do antigo Banco do Brasil, e gosavam, no commercio desta capital, de uma tradição invejavel de probidade e seriedade. Posso affirmar que é a firma nacional mais antiga do Rio de Janeiro.

Não eram esses probetões que S. Ex. qualificou com ar de desprezo. E ainda que o fossem, isto não constituia nada que pudesse deprimir o seu caracter.

Seria, por sua vez, exacto que vergasse o povo de São Paulo sob as taxas das Docas, exemplo tão pernicioso que devia evitar-se nos outros portos da Republica? Ter-se-iam que repetir as provas de 1896? O estudo comparativo falava terminantemente pela negativa:

O Sr. Victorino Monteiro — Para que o Senado faça uma idéa segura e ao mesmo tempo reconheça que o illustre Senador está dominado por intensa paixão, a ponto de se conturbar o seu lucido espirito e a sua bella intelligencia, vou lêr ao Senado as taxas das concessões feitas a todos os portos da Republica, nos contractos realizados depois das Docas de Santos, as quaes foram justamente consideradas como um modelo para esse fim.

Dessa analyse o Senado verá que as taxas cobradas pela Companhia das Docas são inferiores áquellas cobradas em todos os portos da Republica e nas Alfandegas officiaes do nosso paiz.

Uma vez demonstrado isso, perguntarei ao Senado: onde está a ganancia dos Directores das Docas de Santos?

Senhores, se crime elles praticaram, foi o de levar ao Estado de São Paulo o principal elemento da sua prosperidade e do seu desenvolvimento, e, em lugar de merecerem as mais violentas accusações, deviam ser considerados verdadeiros bemfeitores daquelle Estado.

Tambem demonstrarei com documentos que as taxas cobradas pela Companhia Docas de Santos são inferiores, não só ás cobradas nos outros portos da Republica, como tambem em muitos portos estranjeiros, e isto para nós, Brasileiros, eu creio deve ser motivo de grande desvanecimento.

De facto, tinha o porto do Rio de Janeiro as mesmas taxas de Santos; mas se gravava a mercadoria com 2 % ouro, que ali não havia; e os despachos sobre agua, como em Santos, não se eximiam da capatazia. Ainda mais, o frete para o Rio de Janeiro era mais elevado e para o Rio Grande chegava a ser de 75 a 80 shillings, quando para Santos não passava de 30. "Entretanto, orou Victorino Monteiro, a Companhia Docas de Santos, na opinião do illustre representante daquelle Estado, se podesse ser concretisada como um individuo, já teria sido decapitado por S. Ex." Manáus? O metro linear de cáes se cobrava a 850 réis, quando era de 700 em Santos, para os navios a vapor; e de 650 e 500, respectivamente, á vela; as mercadorias pagavam ali 3 réis pela utilização do cáes, quando em Santos não iam além de um real e meio. Bahia? Santa Catharina? As mesmas taxas de Santos accrescidas, porém, dos 2 % ouro. Victoria? Na média, a carga e descarga estavam taxadas tres vezes mais que em Santos. Rio Grande do Sul? Num impeto offerecera o Sr. Alfredo Ellis o cáes de Santos como presente ao Sr. Victorino Monteiro, tal a asphyxia que representava para a economia paulista. Ao que replicou o representante gaúcho (17 de Julho):

Agora o illustre Senador vae vêr que, apesar das suas objurgatorias contra a Companhia Docas de Santos, apesar de me haver S. Ex. proposto dessa tribuna trocar aquelles beneficios, aquella monumental obra, que é um brilhante reflexo da engenharia nacional e do patriotismo dos seus promotores, proposta esta que reflecte, a ser sincera, o que não creio, o estado de exacerbação que attingiu o seu espirito contra as Docas de Santos, demonstrando assim que o rancor o faz olvidar elevados, vitaes interesses do seu Estado, consubstanciados nesse melhoramento inestimavel, que tanto tem contribuido para a prosperidade de sua terra.

Embora as taxas do porto do Rio Grande sejam as mesmas que as de Santos, accrescidas dos 2 por cento ouro, entretanto na realidade, ellas serão muito mais onerosas, muito mais elevadas, devido á inferioridade do valor de nossa exportação.

A exportação do Rio Grande do Sul, em volume, é muito superior á do Estado de São Paulo; porém, no seu valor, é evidentemente inferior, pois póde ser calculada em uma quarta parte.

Quero dizer, senhores, que as nossas mercadorias, as do Rio Grande do Sul, cujas taxas de utilização de caes, de accôrdo com o contracto, são pagas por peso, são muitissimo mais oneradas, algumas até de 300 por cento e até mais.

Exemplificando:

Imaginemos, por exemplo, uma sacca de milho, uma de feijão; emfim os cereaes em geral. Qualquer desses generos vale menos que o café. O proprio xarque não tem o valor do café, reputado, como é, producto de exportação nobre de grande valor.

Ora, se uma sacca de café, que vale pelo menos 25$000 ou 30$000, paga 300 réis para ser transportada pelos empregados da Companhia, atravessando seu cáes, até o porão do navio, ou por meios dos seus guindastes, quanto deveria pagar uma sacca de milho que vale 3$000, 4$000 ou 5$000?

Naturalmente duas ou tres vezes menos; e, entretanto, este ultimo genero, o milho, de muito menos valor, paga na mesma proporção que aquelle, o café, que vale o quadruplo ou quintuplo que elle.

Mas nós, Rio-Grandenses, como o paiz inteiro testemunhou, exultamos de satisfação, de immenso prazer, quando finalmente, depois de grandes difficuldades e esforços, foi assignado o contracto do porto do Rio Grande do Sul, porque isto, senhores, importará em uma surprehendente prosperidade, em um extraordinario desenvolvimento daquelle pedaço do territorio nacional.

Com relação ao estranjeiro era igualmente folgada a situação em Santos. Repetiu, ainda ahi, Victorino Monteiro a argumentação de 1896:

Um navio de 2.000 toneladas, com 70 metros de comprimento, com 12 homens de tripulação, despende em 10 dias (devo accrescentar que no porto de Santos a descarga se faz apenas em dois dias) em serviços de porto 3:803$540, em estiva 3:000$000, ao todo 6:803$540. No porto do Rio de Janeiro um navio nestas condições pagaria 24:313$000. Em Porto Madero, em Buenos Aires, pagaria 8:199$840; no porto de Liverpool, 4:551$500, sem o serviço de estiva, com o qual, a calcular pelo preço que cobram as Docas de Santos, ficaria elevada essa quantia a 7:551$500.

E' um porto este de Liverpool, que data de uma infinidade de annos e que fez daquella cidade uma das mais importantss do mundo, uma das primeiras da Inglaterra. Liverpool contava apenas 50.000 habitantes antes da construcão do seu porto, e hoje a sua população está elevada a mais de 600.000 almas.

Veja o Senado a importancia que póde ter a construcção de um cáes e imagine a prosperidade, a grandeza, o desenvolvimento que terá a cidade de Santos, que é o unico porto do Estado de São Paulo, dentro de 50 ou 60 annos. Será uma coisa extraordinaria de deslumbrar a quem quer que a visite.

O porto do Havre cobraria 4:674$600, sem o serviço de estiva, com o qual essa quantia seria elevada a 7:674$600, muito mais caro, portanto, que o de Santos; o de Bordeaux, 4:151$044 ou 7:151$044, com o serviço de estiva.

A taes argumentos não podia haver contestação. Apesar disso, a Empresa continuaria a ser o orgão de sucção acima de todos os poderes. E a discussão iria girar, de novo, como em 1894, 1896 e 1906, em torno da isenção de direitos, do capital, do predio da Avenida Central, do monopolio no porto. Era reduzido o

interesse publico (59), e em São Paulo a *Platéa* estranhou mesmo o silencio da Associação Commercial de Santos (27 de Agosto de 1907):

> Eis porque, diante da campanha benefica e meritoria, patrioticamente emprehendida, no Senado Federal, pelo Dr. Alfredo Ellis, em favor de Santos, principalmente, se torna extrahavel o silencio da Associação Commercial daquella praça, não vindo ao encontro daquelle illustre Senador com as expressões de seu apoio em uma causa que directamente interessa á praça de Santos e a todo o Estado.

No Rio de Janeiro um diario chegou a falar até em azedume senatorial. Ao que se ouviu no dia immediato (24 de Julho de 1907):

> O Sr. Alfredo Ellis — O mesmo orgão, Sr. Presidente, o *Jornal do Brasil*, nas notas sobre a sessão de hontem do Senado, diz que as minhas palavras na sessão de segunda-feira foram ouvidas com azedume e censuradas pelos honrados senadores. Se porventura, eu tivesse a convicção, a certeza de que isso era um facto, não diria mais uma palavra neste recinto, porque, obscuro embora, não desejo absolutamente contrariar os meus honrados collegas, nem ainda abusar da benevolencia com que V. Ex. me tem acompanhado nesta via dolorosa, que, desde o anno passado, venho palmilhando com difficuldade e com tristeza.

Achava-se ademais, na Capital Federal, occupada a attenção publica com a questão, muito mais palpitante para ella, do fornecimento de energia electrica e preço de luz e viação, em andamento no Conselho Municipal, questão que tomaria os annos de 1907 e seguintes. Era viva a polemica entre *A Noticia* e o *Jornal do Commercio*, de um lado, e o *Correio da Manhã* e *Tribuna*, de outro, para só falar dos mais empenhados; e a Empresa de Santos, ainda por tabela, entrou em scena (60).

CAPITULO XXIX

RENDAS OCULTAS OU EXCESSIVAS?

Iniciando sua treplica orou, no Senado, Victorino Monteiro (1° de Agosto de 1907):

> O honrado Senador por São Paulo respondendo aos discursos que tive a honra de pronunciar nesta Casa, levado naturalmente pelo seu ardor impetuoso, atacou a Companhia Docas de Santos, tão violentamente,

---

(59) O *Malho* exhibiu no Senado a "bicha" pelos cabellos, "uma typa que nasceu e se criou á custa do Banco do Brasil, para servir aos interesses do commercio de São Paulo, mas assim que se apanhou criada e com forças, deixou de cumprir a sua promessa e só tratou de enriquecer os que lhe serviram de ama secca" (16 de Julho de 1907). Delle ainda foi a caricatura na qual o Presidente e seu Ministro da Viação assistiam, apoiados pela lavoura e o commercio, á lucta com um polvo. "Nada de contemplação com o bicharoco!" dizia o primeiro (29 de Julho de 1907). Da mesma empresa, a *Tribuna* applaudiu a campanha contra o "insaciavel milhafre": "A campanha do illustre Senador não se faz em vão. O Governo do honrado Sr. Affonso Penna ha de escutar esse clamor da oppressão e obrigar os audazes exploradores do commercio e da lavoura de São Paulo a se submetterem ás disposições da lei". 17 de Junho de 1907.

(60) Guinle & Companhia haviam requerido interdicto prohibitorio contra a Light (15 de Abril de 1907). *A Noticia* atacou a fundo e o *Jornal do Commercio* escreveu sobre "o monstrengo do contracto da Prefeitura com a celebre Light" (28 de Julho). Em São Paulo foram Guinle & Companhia, tambem concurrentes, confundidos com a Empresa de Santos; o que motivou a seguinte publicação: "Declaramos que os concurrentes ao fornecimento de energia electrica á repartição de aguas e esgotos fomos nós; tendo assignado contracto para tal fim, e não a Companhia Docas de Santos, que nada tem com os nossos negocios, sendo as allegações em contrario mera exploração". Guinle & Companhia, *Estado de São Paulo*, 11 de Outubro de 1907.

de uma maneira tão fóra das regras parlamentares que eu, Sr. Presidente, que conheço os sentimentos elevados de S. Ex., fiquei immensamente surprehendido.

Felizmente a calma voltou ao espirito de S. Ex., e o seu peito, que sangrava, cicatrizou com extraordinaria facilidade; e, então, S. Ex., com aquella urbanidade costumada, enfrentou novamente a questão, sem comtudo, na longa série de discursos que pronunciou, ter conseguido responder a um só dos argumentos que adduzi, nem se referir a um só dos documentos que aqui apresentei, de eloquencia esmagadora.

Dispensar-me-ia, portanto, Sr. Presidente, de voltar á questão se não me visse na necessidade de reduzir ás suas verdadeiras proporções as monstruosidades que S. Ex. aqui aventou; de reduzir aos seus verdadeiros termos as proposições infundadas que S. Ex., permita-se-me a expressão, foi buscar em mundos desconhecidos, em paragens para as quaes o seu espirito é constantemente levado pela sua imaginação, imaginação de um quasi sexagenario (*riso*), mas tão fertil, tão juvenil ainda, que o transporta seguidamente a essa região de chiméras e fantasias.

Era diverso o temperamento dos dois oradores. Um provocava os apartes; outro, com elles se retrahia. Victorino Monteiro, além disso, não deixava de referir-se á falta de serenidade de seu competidor, emquanto Alfredo Ellis se dizia sempre acima da paixão. Provocando a este para manifestar-se em apartes, raro aquelle o conseguia. O seguinte dialogo, já na ausencia de Ramiro Barcellos, foi da sessão de 10 de Julho de 1907:

O Sr. Alfredo Ellis — A parte mais melindrosa da incumbencia que a representação de São Paulo me entregou na defesa de seus interesses, foi afastar a infelicidade, que tive, de luctar desde o inicio da exposição que venho fazendo, tratando dos interesses do povo de São Paulo, com o nobre ex-senador que, infelizmente, não faz mais parte desta alta e digna corporação. Vejo, Sr. Presidente, que continúa a representação do Rio Grande do Sul...

O Sr. Victorino Monteiro — E' natural, é a minha solidariedade com o meu ex-companheiro de bancada. Continúo nesse intuito. Exerço aqui o meu direito de representante da Nação.

O Sr. Alfredo Ellis — O Senado, já por muitos annos, tem visto a minha maneira de proceder e correcção nesta Casa, sabe que não é possivel se tratarem collegas e amigos com mais gentileza, com mais distinção, com mais respeito.

Ou este outro:

O Sr. Alfredo Ellis — Deixe-me continuar. Quando o meu nobre collega trouxer á tribuna desta Casa as suas observações, então dar-lhei-ei todas as informações necessarias. Não posso, entretanto, manter-me na posição que V. Ex. deseja, de menino de collegio por occasião de exame.

O Sr. Victorino Monteiro — Oh, incommodar-se por uma simples pergunta!

O Sr. Alfredo Ellis — V. Ex. quer-me passar uma verdadeira sabatina, trazendo-me a convicção de que estou incommodando os meus collegas.

O Sr. Victorino Monteiro — Absolutamente. O que estou pedindo a V. Ex. são informações de que careço.

Nesse tom correriam outras arguições e defesas ainda até então não ouvidas. Assim, quanto ao terreno da Avenida, era abusiva e sem motivo a cessão:

O Sr. Alfredo Ellis — A Companhia das Docas não precisava absolutamente de um edificio na Avenida Central do Rio de Janeiro, mas, como lhe sobram recursos e precisava ostentar o seu poderio na principal arteria da cidade, obteve o terreno a titulo gratuito.

BIBLIOTECA

Foi resposta:

> O Sr. Victorino Monteiro — Devo dizer ao Senado que a Companhia, até esta época, tem tido o seu escriptorio central em um modesto predio de aluguel na rua da Quitanda, não tendo cogitado nunca de edificar um palacio desta natureza. Se o fez, é preciso que o Senado saiba, foi por insistencia e reiterados pedidos do Ministro da Viação, mais do que isto, foi por insistencia e reiterados pedidos do então Presidente da Republica, o Sr. Rodrigues Alves, que entendia que a Companhia devia contribuir para o embellezamento da Avenida Central, isto é, da Capital Federal, em que o seu Governo estava seriamente empenhado.

Accusava-se tambem quanto ao preço do terreno. Apoiando-se nas palavras de commentario do *Jornal do Commercio* ás declarações de um grande architecto francez, Bouvard, de passagem para Buenos Aires, falou Alfredo Ellis de um presente de mil contos:

> O terreno não póde ter menos de 40 metros de frente por 20 ou 30 de fundos. Basta observar aquella enorme mole de granito levantada pela poderosa Empresa para se verificar que a área em questão não póde ser inferior a 1.000 ou 1.200 metros quadrados.
>
> Quer isto dizer que o Governo da Republica fez um presente de mão beijada ás Docas, no valor, mais ou menos, de 1.000 contos.
>
> Pois bem, Sr. Presidente, se essa quantia for capitalizada pelo espaço de 70 annos, verificar-se-ha que, duplicando ella de dez em dez annos, chegará no fim daquelle prazo á enorme somma de mais de 100.000 contos de réis. Cem mil contos, Sr. Presidente, que o Governo da União deu, repito, de mão beijada á Empresa das Docas de Santos, apresentando como unica escusa, como unica desculpa, como unico pretexto, para, de alguma sorte, acobertar esse escandalo, a clausula de que esse edificio, no fim do prazo, reverterá á União.

A verdade estava, porém, muito abaixo disto. Certidões dos cartorios, exhibidas então, com um quadro de vendedores e compradores, mostraram ter sido no maximo de 200$000 o metro quadrado, o que dava um total de 164 contos para o terreno. E só a construcção custava cerca de 1.600 contos, de que o Governo Federal não desembolsava um real. "Ao ouvir o honrado Senador, disse Victorino Monteiro, imaginei que S. Ex. estava nos contando trechos da historia de Mil e Uma Noites, tão fabulosos eram seus calculos". Proseguindo:

> O Sr. Victorino Monteiro — Affirmou o honrado Senador, usando sempre dessa figura de retorica de que tanto tem abusado, que o terreno que o Governo doou á Companhia Docas de Santos, valia, pelo menos mil contos. Affirmou ainda mais S. Ex. que, no fim do prazo da concessão, quando tivesse a Companhia de reverter ao Governo, o edificio, verificar-se-hia, pelo calculo feito por S. Ex., que depõe muito contra os seus conhecimentos mathematicos, que esse presente do Governo á Companhia era um presente real, escandaloso, estupendo, pois que nessa época terá produzido para esta a colossal somma de cem mil contos!
>
> Ora, Sr. Presidente, vou agora demonstrar a V. Ex. e ao Senado que, não só esse terreno está longe de valer essa importancia, como está errado o calculo do honrado Senador. S. Ex. foi ainda infeliz no confronto que estabeleceu entre o terreno em questão e aquelle que foi adquirido pelo *Jornal do Commercio*, porque a confrontação não é possivel em tal caso.

Mais:

> O *Jornal do Commercio* teve de indemnizar o Governo pela desapropriação de um edificio importante occupado por uma camisaria que existia no fundo do terreno que adquiriu. O *Jornal do Commercio*

teve ainda que adquirir outro predio novo com quatro andares, recentemente construido, e o qual foi obrigado a comprar para que o seu palacio tivesse a frente necessaria. Accresce ainda que o terreno na rua do Ouvidor tem outro valor, pois todo o mundo sabe que essa arteria é a predileta e a mais valorizada desta capital.

Mas, para que o Senado reconheça a improcedencia da accusação do nobre Senador, e ao mesmo tempo a puerilidade dos seus argumentos, a ponto de affirmar que importava em uma doação de cem mil contos a cessão do terreno feita pelo Governo ás Docas, basta notar a circumstancia de que o edificio, que essa Empresa está construindo, tem de reverter ao Governo, pois entra no regime do contracto da Companhia e elle apenas terá o direito de perceber os juros do capital empregado, que monta a mais de 1.600 contos, e tambem a amortização legal.

Onde, portanto, esse presente, esse regalo a que se referiu o nobre Senador, se a Companhia não é proprietaria perpetua desse palacio, se ella apenas póde retirar os juros relativos ao seu capital e amortização que lhe é devida?

Não estava mais fundada a arguição sobre o aproveitamento dos rios. Disse a accusação:

O Sr. Alfredo Ellis — A' Companhia das Docas, porém, Sr. Presidente, não satisfez a força do rio Jurubatuba e seus affluentes, porquanto este rio não podia dar, nem póde, mais de 3.000 cavallos de força, embora a Companhia não carecesse de mais do que isso, mas o seu intuito era, exclusivamente, criar uma usina para utilizar a força necessaria, não sómente aos serviços das docas, mas de modo a produzir energia electrica com grande excesso para, depois de monopolizal-a, vender esse excesso á população de Santos. Então, veiu, como costuma fazer sempre, ao Ministro pedir que retificasse o decreto modificando o artigo 2° do primitivo.

E' este o decreto que vou lêr:

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, decreta:

Artigo unico. Fica ampliada a autorização concedida pelo artigo 2° do decreto n. 4.038, de 22 de Julho do corrente anno, afim de que possa a Companhia Docas de Santos utilizar a força hydraulica dos rios que os respectivos estudos demonstrarem convenientes á transformação em luz e força electrica motora nas officinas e serviços do cáes de Santos, a cargo da referida Companhia

Capital Federal, 11 de Novembro de 1901, 13° da Republica. — *Manoel Ferraz de Campos Salles*. — *Alfredo Maia*.

Sr. Presidente, a Companhia das Docas, por este decreto, conseguiu a concessão dos rios. O primitivo decreto lhe havia dado o rio Jurubatuba e seus affluentes, ella não se contentou, voltou ao Ministro e esse Ministro retificou o decreto, lavrando um outro em que concedia á Empresa os rios!

Não sei, Sr. Presidente, como interpretar este decreto: se o Governo entendia naquella época de conceder ás Docas os rios da serra de Santos, se os rios do Estado de São Paulo, se os rios do Brasil inteiro, tal a generalidade do decreto.

Os rios! Parece que este decreto abrange os rios todos sobre os quaes o Governo Federal póde agir.

E' ou não estupendo o poderio das Docas, pergunto á consciencia dos Srs. Senadores?

Para tal abuso, só uma nova lei de caracter geral, sobre que apresentou projecto (61). Como no caso do predio da Avenida, facil foi a defesa:

---

(61) O Congresso Nacional decreta: Art. 1°. Ficarão sujeitas para todos os effeitos, ao decreto n. 5.407, de 27 de Dezembro de 1904, as concessões feitas ás empresas nacionaes de portos, estradas de ferro e outras, para o aproveitamento de força hydraulica e transformação consequente em luz e energia electrica — desde que se verifique ser a installação

O Sr. Victorino Monteiro — O nobre Senador, na sua indignação estupenda, extraordinaria, incrivel, disse que esse illustre engenheiro, que estava á testa do Departamento da Viação, havia concedido á poderosa Companhia Docas de Santos, esta gananciosa empresa, a utilização de todos os rios de São Paulo, e mais ainda, pelos termos do decreto, de todos os rios da Republica.

Pois bem; sabem os illustres collegas a que se limita a concessão do Sr. Alfredo Maia á Companhia das Docas? Ao aproveitamento de um rio do qual ella já desistiu, e de um outro, como o Itatinga que nasce — attenda bem o Senado — e morre em terras de Gaffrée e Guinle.

Haverá nada mais admiravel do que as hypérboles de que o illustre Senador se serve na tribuna do Senado, com segurança invejavel e que eu admiro?

E, Sr. Presidente, S. Ex. discutindo esse assumpto, mostrou-se receioso de que as sobras de força conseguida pela Companhia nas importantes obras que ali está construindo e que realmente são notaveis, a Companhia as empregue em proveito proprio, sem aproveitar á renda da Empresa, e por esse motivo, apresentou um projecto ao Senado tendente a evitar esse resultado.

Esse projecto mereceu o meu apoio; acho que S. Ex. fez muito bem. Mas antes que S. Ex., que foi inspirado pelo desejo de cravar um punhal na Companhia Docas de Santos, pensando que podia prejudical-a, antes que S. Ex. se tivesse lembrado desse facto já a Companhia Docas de Santos se lembrára, dirigindo-se ao Governo nesse sentido, de pedir autorização para que as sobras de força hydraulica applicadas ao desenvolvimento da industria e da agricultura pudessem contribuir para a renda da Companhia, entrando no computo para revisão das taxas. E para que o honrado Senador não queira duvidar do facto, a que alludo, e que aliás é um acto official, eu vou lêr o officio que a Companhia dirigiu ha muito tempo ao Governo e que pende ainda de solução do Ministerio da Viação.

Esse officio, com data de 7 de Janeiro de 1904, dizia assim:

A Companhia Docas de Santos, concessionaria e constructora das obras do porto de Santos, teve pelo decreto n. 4088, de 22 de Julho de 1901, artigo 2º, autorização para utilizar a força hydraulica do rio Jurubatuba e seus affluentes, transformando-a em luz e força electrica motora nas officinas e cáes da Companhia. Essa autorização foi ampliada pelo decreto n. 4.232, de 11 de Novembro de 1901, no sentido de autorizar a Companhia a utilizar a força hydraulica dos rios que os respectivos estudos demonstrarem convenientes á transformação em luz e força electrica. A Companhia, tendo encontrado no rio Itatinga e seus affluentes a força hydraulica conveniente, vem pedir que, de accôrdo com o artigo 23 da lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903, seja expedido decreto autorizando-a a utilizar, no serviço federal, que executa e explora no porto de Santos, a força hydraulica que nesse rio ou em outros consiga obter, podendo dispôr do excesso de força no desenvolvimento da lavoura, das industrias e outros quaesquer fins, nos termos e condições da citada lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903 e dos

---

a que se procedeu ou procederam, maior que as exigidas pelas necessidades proprias destas empresas, visando o fornecimento á industria particular — o que o citado decreto regula.

Art. 2º. As concessões feitas ás mesmas empresas deixarão de ser consideradas como complementares das primitivas ou iniciaes, para constituirem e ser consideradas — concessões novas, especiaes — reguladas para todos os effeitos pelo decreto citado; revogadas as disposições em contrario.

Sala das sessões, em 12 de Junho de 1907. — *Alfredo Ellis.*

Este foi o parecer da commissão: "Abstrahindo das apreciações do honrado Senador em relação á Companhia Docas de Santos e tomando simplesmente o projecto nos termos geraes em que se acha concebido, a Commissão de Obras Publicas e Empresas Privilegiadas não teria duvida em aconselhar desde já a sua adopção. Entretanto, desde que na justificação desse projecto claramente se attribue áquella Companhia a capacidade de praticar actos abusivos á sombra de favores da Administração Publica, a Commissão julga conveniente ouvir-se o Governo. — Sala das sessões, 18 de Outubro de 1907. — *Francisco Sá.* — *Oliveira Valladão,* relator. — *Hercilio Luz*".

Assentamento da ultima pedra do capeamento do cáes no trecho de Paquetá aos Outeirinhos (1909)

seus contractos em vigor, dos quaes fica sendo parte integrante. Para o fornecimento de energia electrica ou luz á lavoura, industrias ou outros quaesquer fins a Companhia apresentará á aprovação do Governo a tabela dos preços respectivos.

Já a esse tempo, conforme se viu, queixava-se a Companhia do Fiscal do Governo. Foi isso tambem motivo de accusação e defesa. Por elle falou Alfredo Ellis da tribuna, para isso não poupando ao Superintendente da Empresa. Destoando da sua serenidade habitual, o Senador Rio-Grandense não teve boas palavras para o Dr. Ewbank da Camara, cujo fim, disse, era só agradar ao seu Ministro:

> Esse funccionario publico, Senhores, ha annos que entretinha com a Companhia Docas de Santos as mais cordiaes relações, elle se mostrava, em todas as occasiões que se lhe offerecia, um dos seus maiores apologistas e admiradores e passava até anno que não dirigia sequer um officio á Empresa, e entretanto de Janeiro para cá, já dirigiu 178 officios, cada qual mais impertinente.
>
> Mas porque isso, Senhores?
>
> Depois de 15 de Novembro, com a mudança de Governo, elle farejou que no alto da administração do departamento da Viação havia uma atmosphera de prevenções contra a Companhia Docas de Santos, e então, como todo o instrumento, tornou-se de um zelo pharisaico, de uma intolerancia irritante e incomprehensivel contra a Empresa. E desde essa época, até nas relações officiaes com a Empresa, tem-se manifestado de uma pasmosas incorreção. Eis um caso:
>
> Depois de ter attestado no requerimento da Companhia, em que ella pedia isenção de direitos para material electrico importado para a usina de Itatinga, que aquelles materiaes eram necessarios; tempos depois de ter visitado essas obras e ter achado tudo admiravel, dirigiu uma denuncia falsa ao Inspector da Alfandega, allegando que no pedido da Companhia estava incluido material que não gozava de isenção de direitos.

Muitos annos depois, já na chamada Republica Nova, ia ensaiar-se, com os inconvenientes apontados, o expediente de aterro de café, que a Empresa afinal, por ordem do Governo Federal, queimaria ou deitaria ao mar. O fiscal não estava pois sósinho; mas a censura não diminuia em vehemencia:

> O Sr. Victorino Monteiro — Deve o Senado estar lembrado de que, na discussão travada em toda a parte a respeito da crise devida á superabundancia de café em São Paulo, despontou na imprensa a idéa da queima de grande parte da producção para evitar que o excesso não viesse tornar ainda mais prejudicial a crise.
>
> Não entro na investigação do merito de semelhante idéa; quero, apenas, Sr. Presidente, fazer resaltar a incompetencia de um funccionario, que é fiscal de uma obra importantissima, e que offereceu com uma petulancia, sómente propria da mais crassa ignorancia, uma solução até antipatriotica. Entendia que esse café avaliado em milhares de toneladas devia ser empregado como aterro do porto de Santos para a construcção das docas. O café dentro em pouco tempo se decomporia e sua fermentação viria com mais rapidez causar prejuizos incalculaveis á saúde publica.

E, entretanto, ninguem menos que Vicente de Carvalho, havia aconselhado a queima:

> O Sr. Alfredo Ellis — Lembram-se todos de que os mais extravagantes alvitres foram suggeridos para dominar a crise: a queima do café, dos cafesaes, a eliminação de cafesaes por meio de machado, etc. Nessa occasião todos os que lembravam um alvitre foram classificados como calinos. Entretanto, absolutamente ninguem póde duvidar da scintillante mentalidade de Vicente de Carvalho, autor do projecto da

queima do café. Elle é uma das intelligencias mais claras, mais robustas e mais scintillantes do Estado de São Paulo.

Pois bem, Sr. Presidente, nessa época o Sr. Ewbank da Camara escreveu aquelle artigo, lembrando o lugar onde o milhão e seiscentas mil saccas podiam ser espalhadas, servindo de entulho, visto como seria muito mais barato do que levar todo esse café para o alto mar ou incineral-o. Foi esse alvitre que elle apresentou e que nada, absolutamente nada tem que mereça os qualificativos empregados pelo illustre Senador pelo Rio Grande do Sul.

Acaso ignora S. Ex. a fossilização das materias organicas? S. Ex. não sabe que a piassava serve de base, de fundamento para consolidar aterros de estradas de ferro? S. Ex. ignora a formação das turfas? Ignora que as cidades da Hollanda estão levantadas, por assim dizer, sobre estacaria?

Lembrados os tempos da Alfandega de São Paulo e o funccionario encarregado de pôl-a em execução, não ficou em silencio Alfredo Ellis:

O Sr. Alfredo Ellis — Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque, que, ha poucos dias pediu aposentadoria, é accusado de inimigo systematico da Empresa. A Turibio Guerra a Empresa tambem considera seu inimigo systematico. O fiscal, Dr. Ewbank da Camara, engenheiro distintissimo...

O Sr. Francisco Glycerio — Apoiado.

O Sr. Alfredo Ellis — ...justamente por cumprir o seu dever, é atrozmente injuriado nos relatorios da Companhia das Docas.

Entretanto, Sr. Presidente, esta Companhia, que enxovalha, que insulta homens de verdadeiro merecimento, como estes que acabo de citar, endeosa Alvaro Ramos Fontes, sub-director do Thesouro, que hoje é o gerente das Docas.

A Companhia, Sr. Presidente, foi áquella secção do Thesouro e lá encontrou, naturalmente, um que já lhe havia dado arras da sua sympathia, do seu reconhecimento, do seu profundo affecto, e então conseguiu que esse funccionario, em plena validez, se aposentasse, com o ordenado de 500$000, para ir assumir o lugar de gerente das Docas, isto é, o lugar de alto executor da justiça de sua majestade o Tsar de todas as Docas.

Quanto ao Dr. Ewbank da Camara, engenheiro distintissimo, que está cumprindo o seu dever, não é elle que é injuriado, que é enxovalhado no relatorio das Docas, mas sim o Governo, porque elle é o seu representante perante aquella Empresa.

Entretanto, a Companhia, que aggride o engenheiro-fiscal das obras, que está cumprindo o seu dever, que está cumprindo as ordens do Ministro da Viação, nunca disse uma palavra contra o engenheiro Ulrico Mursa, antecessor do actual, porque este era amigo da Empresa e nunca fez uma observação ao Governo sobre a missão que estava desempenhando ali. E tão bem desempenhou esta commissão do Governo, que teve accesso, é o engenheiro de confiança das Docas, é empregado nas obras.

E' ou não triste, Sr. Presidente, que o funccionario publico, o engenheiro-fiscal do Governo abandonasse o seu cargo para vestir o fardamento da Empresa?

O Dr. Mursa era, porém, uma autoridade. A elle muito devia a Companhia:

O Sr. Victorino Monteiro — Sr. Presidente, o illustre Senador, no seu desejo de não deixar nada de pé, uma unica coisa que não merecesse a sua censura, atirou desta tribuna frases amargas e injustas contra o Sr. Dr. Mursa, um rio-grandense distinto, profissional bastante reputado.

Qual o crime do Dr. Mursa? O facto de ter deixado de ser fiscal do Governo junto á Companhia das Docas de Santos, depois de alguns annos de exercicio, para tornar-se engenheiro da mesma Empresa. Qual o crime? Crime não digo bem, qual a incorrecção em que porventura incorreu esse profissional distinto, um dos autores das obras de açuda-

gem do Ceará e autor do projecto de obras hydraulicas do porto de Manaus?

Não trocou cargo de funccionario federal pela farda de empregado das Docas, mas trocou o regime do papelorio em que nada ou quasi nada tinha a fazer, pelo de trabalhador daquella Empresa, tendo como chefe um engenheiro de reputação universal: trocou a vida comoda do funccionario pela blusa do trabalhador, exercendo as funcções do seu cargo desde a madrugada até horas mortas da noite.

E quem não procura melhorar sua existencia? E' até natural na vida humana. Quem não procura offerecer mais conforto á familia? Quem não procura olhar para o futuro? Este facto não é novo; é até commum, sobretudo na nossa engenharia, na qual se tem visto engenheiros, homens do maior valor, profissionaes cuja capacidade e renome já transpuzeram as fronteiras do nosso paiz e que são considerados no estranjeiro como summidades eminentes, engenheiros notabilissimos, deixarem a vida do funccionalismo publico para se dedicarem á industria e ao commercio. Ahi estão homens como Teixeira Soares, Vieira Souto, Alfredo Maia, Weinschenck, Osorio de Almeida, Paulo de Frontin, Aarão Reis, Daniel Henninger e outros que me seria fastidioso enumerar.

Com relação a Alvaro Ramos Fontes, cuja autoridade em assumptos aduaneiros era das maiores, e por isso o contractou a Empresa, tambem injusta foi a arguição:

O Sr. Victorino Monteiro — S. Ex. não podendo atirar-me as suas settas envenenadas, atirou-as sobre um empregado superior das Docas.

Que culpa tem esse funccionario? Quer o Senado saber quem elle é? E' o Sr. Alvaro Ramos Fontes, um dos funccionarios mais distintos que tem tido o corpo de Fazenda deste paiz.

Como Inspector da Alfandega de Paranaguá, em um anno, duplicou as rendas em mais da metade; como Inspector da Alfandega de Porto Alegre, só no primeiro semestre, tornou o augmento da renda superior a todos os portos da Republica, exclusive o do Rio de Janeiro; como Inspector da Alfandega da Bahia, prestou serviços relevantissimos, recolhendo aos cofres publicos sommas que eram desviadas pelos que não cumpriam seus deveres; quando Inspector da Alfandega de Santos, no exercicio de 1892-93, as rendas que não attingiam a mais de 11.860:000$000, elevaram-se a 22.163:000$000.

E por este facto, este illustre funccionario que tinha, na realidade, prestado serviços desta importancia, nos quaes demonstrava a maior competencia, a maior correcção e a mais alta probidade, foi louvado pelo Ministro da Fazenda de então Sr. Serzedello Corrêa, que o paiz inteiro conhece (62).

E outras queixas velhas se reeditaram. Assim, a questão da ponte ingleza e seu contrabando, com aquelle appelo de Cunha Moreira na Camara Estadual para que cessasse tal vergonha, construindo-se o cáes (63); o historico das concessões,

---

(62) Tendo-lhe cabido 40 contos por haver apprehendido um contrabando, Alvaro Ramos Fontes delles declinou em favor do Thesouro conforme commentaram os jornaes do tempo e uma certidão provava (1906). Victorino Monteiro evocou esse facto citando tambem casos de aposentados, ainda trabalhando, pois Fontes era pobre e a pensão lhe não bastava: "Pois, Sr. Presidente, será crivel que o nobre Senador desconheça factos, que, constantemente se dão na vida publica? Será crivel que S. Ex. não conheça os nomes de Adolpho Hasselmann, Barão de Sampaio Vianna, Alexandre Sattamini, cavalheiros que foram aposentados e estão exercendo a sua actividade no commercio e na industria? O Sr. Sattamini, ainda ha pouco tempo, foi incumbido pelo Governo Federal de uma fiscalização nas alfandegas do norte. Será possivel que S. Ex. não conheça Ministros do Supremo Tribunal que se têm aposentado e exercem a advocacia?" — Victorino Monteiro, Senado, 6 de Agosto de 1906.

(63) Havia repetido o representante paulista, quasi nas palavras ouvidas em 1894, que tão oneroso era o cáes que dava saudade dos tempos da ponte ingleza e dos trapiches: "Realmente, Sr. Presidente, o beneficio foi caro de mais e hoje nos lembramos com sau-

em que os paulistas tinham fracassado; o augmento do capital inicial; a posição do Senador do Rio Grande do Sul em face da Empresa, a que certo jornal se referira e não teve escrupulo em esclarecer de novo.

Com relação ao capital inicial:

> O honrado Senador, na sua faina demolidora, procurou ainda demonstrar ao Senado que excedia as raias de um escandalo, que era um favor obtido pela ganancia dos Directores da Companhia Docas de Santos a elevação do seu capital, que havia sido calculada com inumeras defficiencias no primitivo contracto de concessão.
>
> Sr. Presidente, quando a Companhia fez o seu contracto, o cambio estava a 27 d. Posteriormente, por circumstancias extraordinarias e especiaes, que não vem ao caso enumerar, emquanto a Companhia executava o seu contracto com a maxima boa fé e correcção, o cambio veio a 10, chegando mais tarde, como nenhum dos meus collegas ignora, a pouco menos de 6. Os materiaes, que eram todos importados do estranjeiro para a construcção do cáes, subiram por essa causa, a um valor extraordinario; os fretes naquella época tornaram-se excessivos e ninguem mais do que o illustre Senador por São Paulo sabe o quanto soffreu o commercio que tinha de sujeitar-se a onerosissimos fretes, e, mais ainda, que não se encontravam navios que quizessem transportar material para o porto de Santos.
>
> Ainda mais, Sr. Presidente, os salarios que na época em que a Companhia contractou a construcção do porto, eram, para os operarios sem officio, de 1$600 a 2$000, subiram á quantia de 6$000 e mais. Póde-se calcular, sendo este calculo bastante modico, que a percentagem, quanto ao augmento, que houve em relação a essa obra, contra a Companhia, foi de mais de 300%.
>
> Acccresce ainda, Senhores, que a baixa do cambio e as consequencias que tal phenomeno acarreta, foram de tal natureza, que obrigaram o Estado, o Brasil, Senhores, que é uma nação poderosa e rica o que não nos cansamos de alardear constantemente, a suspender os seus pagamentos, a aceitar o *Funding*.
>
> Ora, Senhores, se isto se deu em relação ao Estado, em relação a uma potencia, o que não devia acontecer em relação a uma Empresa, em relação a uma Companhia, que, por melhor apparelhada financeiramente, não póde absolutamente ser comparada a um Estado?

Com relação á sua posição em face da Empresa:

> O Sr. Victorino Monteiro — Um jornaleco que se publica nesta capital, e que tem feito carreira pela diffamação e pela calumnia, pensou, talvez, que pudesse entorpecer o meu espirito, como se eu fosse daquelles a quem se póde attribuir uma covardia moral, capaz de recuar do proposito em que me achava e abandonar a defesa dos meus illustres patricios e velhos amigos de mais de trinta e cinco annos.
>
> Esse jornaleco, que desde a administração, na pasta da Fazenda, do Sr. Joaquim Murtinho, tem-me aggredido de todas as fórmas e meios, sem escrupulos, não sei porque, pois tenho o prazer de não conhecer

---

dades da velha ponte da Estrada de Ferro Ingleza e dos velhos trapiches de Paquetá e outros, que faziam o serviço modico, segura e honestamente". — Alfredo Ellis, Senado, 19 de Julho de 1907. Ouviu, então, o Senado o mesmo quadro comparativo, as mesmas queixas das estradas de ferro sobre o porto antes da construcção e seu contentamento depois. Assim a Paulista: "Temos tido navios ali que, só depois de sete mezes de espera, conseguem atracar á ponte da São Paulo Railway" (Relatorio de 1892). "Mais caras são ainda as despesas de estadia. Com cinco navios, contendo 4.643 toneladas de carvão, fizemos uma despesa de 180:260$000 em pagamento de estadia, quando o custo desse carvão em Santos, ao cambio de 13 13/16 foi de 135:356$016". (Idem, 1893). Ainda consta desse relatorio de 1893: "Se não fossem as despesas de estadia e as descargas em lanchas ao preço de 15$000 e 10$000 por tonelada, o custo do carvão, mesmo ao cambio de 11, seria em Jundiahy de 38$000 por tonelada, e só nessa verba de despesa teria a Companhia despendido, em 1892, menos 455:833$575 do que effectivamente dispendeu".

nenhum dos seus redactores; esse jornaleco, que me apresentava como se eu fosse um grande millionario e não me poupava calumnias, as mais despreziveis e deprimentes, entretanto, pensando talvez diminuir o valor moral da defesa dos meus velhos amigos, defesa que, como hontem declarei, faço estribado na lei e no direito, apresentando ao lado de cada affirmação um documento que não póde ser contestado; esse jornaleco, pensando diminuir o valor moral da minha attitude, veio apresentar-me ao paiz como um devedor dos meus velhos e antigos amigos.

Explicando:

Diz esse jornaleco que, no inventario que eu havia apresentado, por morte de minha mulher, figuravam duas dividas uma de Gaffrée & Guinle, de 70:000$000, e outra da Baroneza de Miranda, da compra que eu fiz de uma fazenda em Campos, fazenda em que tenho empregado o melhor do meu esforço e onde tenho demonstrado ao meu paiz que procuro prestar-lhe os meus serviços, ensinando agricultura e o que della se póde conseguir pelos aperfeiçoamentos modernos.

Pois bem, senhores, este é o meu proposito, de que me orgulho, porque é legitimo, e porque, com elle, acredito estar prestando serviços inestimaveis e que devem merecer incitamento.

Comprei esta fazenda por 70:000$000 á vista e 50:000$000 a prazo de um e dois annos. Venceu-se o primeiro prazo e eu satisfiz os 25:000$000 e brevemente será satisfeito o pagamento do segundo e ultimo compromisso.

Quanto ao facto de figurar eu como devedor dos meus velhos amigos Gaffrée & Guinle, é a cousa mais natural, porque mantenho relações commerciaes com essa firma, ha mais de 20 annos, depositando nella tudo quanto tenho, e na qual tenho tido credito duplo daquelle que é representado pelo meu debito.

Nessas condições devo declarar que, se esta fazenda figura no inventario, foi por excesso de escrupulo da minha parte, porque eu a comprei muito depois da morte de minha mulher e assim fiz porque considero que tudo que tenho pertence a meus filhos.

A propria isenção para a matriz no Rio de Janeiro, achou-se de novo abusiva e illegal. "Em relação ás isenções de direitos, os abusos tem sido de tal fórma que nada mais o Governo póde fazer para conter as incursões das Docas nesse terreno", affirmou Alfredo Ellis, censurando ao Dr. Paulo de Frontin, presidente da Commissão da Avenida Central por ter informado favoravelmente sobre isso ao Ministro da Viação, quando era accionista da Empresa e membro do seu Conselho Fiscal.

Mas não podia negar-se á Companhia o que era de lei:

O Sr. Victorino Monteiro — A Companhia não deve favor nenhum ao Governo por lhe ter concedido semelhante isenção, que jámais foi devida á intervenção do illustre brasileiro Dr. Paulo de Frontin, a quem o illustre Senador por São Paulo referiu-se de uma maneira acre, pois foram mais ou menos estas as palavras de S. Ex.: "Quem concedeu a isenção foi o Dr. Paulo de Frontin. E quem é esse Sr. Frontin? Um accionista das Docas".

Felizmente, Sr. Presidente, o nobre Senador, na calma do seu gabinete, reconheceu ser um tanto dura a referencia feita a esse illustre brasileiro, cujo nome, póde-se dizer, pertence hoje ao patrimonio nacional, e abandonou um pouco a dureza das expressões.

Devo declarar agora ao nobre Senador que o Dr. Paulo de Frontin cumpriu o seu dever de funccionario, cumpriu o seu dever de chefe da Commissão da Avenida, e se não tivesse exercido a funcção de informar o requerimento da Companhia, tel-o-hia feito o seu substituto, como agora o faz o chefe da Commissão das Obras do Porto.

Quanto ao facto de ser o Dr. Frontin accionista da Companhia, sabe o Senado e sabe perfeitamente, que a lei permitte aos funccionarios

publicos, bem como aos militares e magistrados, serem accionistas de quaesquer sociedades anonymas, sem que isso os incompatibilize absolutamente para o exercicio de seu cargo.

Tinha a Companhia Docas de Santos preferencia para novas obras, em igualdade de circumstancias. Era ainda razão para ataque, com antecedentes historicos:

O Sr. Alfredo Ellis — A lei determina que a Companhia não póde exercer o monopolio. Mesmo em relação ás obras novas que o Governo entender conveniente mandar fazer, ella apenas terá preferencia em igualdade de condições.

Tanto isto é verdade que, se porventura o Governo agora julgar conveniente e util aos interesses da Nação mandar fazer novo cáes em Santos do lado fronteiro ao canal, ou mesmo prolongar o cáes existente de Valongo para o lado da estrada de ferro ingleza a Companhia não terá direito de protestar.

Ouviu ainda o Senado:

O Sr. Alfredo Ellis — São Paulo, como o Laocoonte da fabula, apresenta-se perante seus irmãos neste recinto, e com voz lancinante pede remedio ao seu extraordinario supplicio, lenitivo para seus males. As novas concessões que o Governo passado fez ás Docas, Sr. Presidente, correspondem a novos arrochos dos tentaculos deste polvo insaciavel.

Não ha remedio, Sr. Presidente, senão pedir ao Governo que estude a desapropriação daquella Empresa.

O Sr. A. Azeredo — Então ha remedio.

O Sr. Alfredo Ellis — E' o unico recurso, a unica esperança que restam áquelle Estado, e é isto que elle pede por meu intermedio.

O Governo que estude, que reflicta, porque não é possivel que os 20 Estados da Federação assistam impassiveis ao espectaculo pungente de um irmão seu eternamente acorrentado ás concessões daquella maldita Empresa! Neste paiz não ha exemplo de uma unica reversão, mesmo quando são ellas decretadas para um lapso curto de tempo. As Docas conseguiram 92 annos de exploração. E' ou não a repetição da ficção mythologica de Prometheu eternamente torturado pelo abutre voraz? A pena de galés foi substituida pelo maxima de 30 annos — São Paulo, 92!

Mas tambem ahi não tardou a resposta:

O Sr. Victorino Monteiro — O illustre Senador não trouxe, para esta Casa, reclamação do verdadeiro corpo commercial do seu Estado.

Entretanto, Sr. Presidente, aquillo que despertou a indignação patriotica de S. Ex., que foi por S. Ex. considerado como verdadeiro escandalo administrativo, isto é, este augmento de prazo, é favor de que gozam as companhias Mogyana, Paulista, as estradas de ferro Ingleza e Sorocabana. E, mais do que isto, gozam dos 90 annos de prazo sem reversão ao Estado; portanto, com propriedade perpetua e, além de tudo, para cumulo, com garantia de juros.

Pois bem; estes favores excepcionaes que gozam as estradas de ferro, com capitaes muito menos importantes do que o da Companhia das Docas, não despertaram a indignação de S. Ex., não lhe inspiraram sequer uma palavra de impugnação e de censura, o que é muito para admirar, tratando-se dos verdadeiros polvos que sugam a lavoura paulista. E, mais, Senhores, a proposito, a que ficam reduzidos todos esses favores escandalosos, extraordinarios, colossaes a que se refere continuamente o illustre Senador em todos os seus discursos, repetindo-os systematicamente todas as vezes que vem á tribuna?

Mas, o peior é que o odio, é que o rancor do illustre Senador o levam ao ponto de querer impugnar esses favores insignificantes, de que gozam as Docas de Santos, procurando fazer acreditar ao Senado que esses favores são privilegios das Docas. Entretanto, Senhores, favores

semelhantes são extensivos a todas as companhias que estão construindo portos no Brasil, e já tinham sido concedidos aos portos do Rio de Janeiro e da Bahia. Gozam delles as estradas de ferro e muitas outras empresas, até aquellas que não têm contracto com o Governo, como as empresas de mineração.

Quanto á isenção de direitos em geral:

O Sr. Victorino Monteiro — Além disto, as isenções, a que me refiro, já tinham sido concedidas á Companhia Docas de Santos no contracto de 1890, contracto firmado pelo meu illustre amigo e velho chefe, o Sr. General Glycerio. A Companhia, portanto, desde aquella época gozava dessa isenção. E não é tudo, Sr. Presidente, o honrado Senador parece ignorar que a Companhia Docas de Santos não foi a unica a gozar desses favores, pois que identica isenção havia sido concedida á Empresa de Melhoramentos do Porto do Rio de Janeiro e aos contractantes dos Portos da Bahia e do Pará, favor que que, embora houvesse caducado, foi restabelecido no contracto firmado para as obras do porto do Pará, do porto do Rio Grande do Sul e outros.

Gozam de isenção de direitos todas as estradas de ferro que tem favores da União. Gozam de iguaes favores todas as empresas de navegação, aquellas que fazem serviços regulares entre os portos da Republica, taes como o Lloyd Brasileiro, empresa Esperança Maritima, as Companhias São João da Barra e Campos, Cruzeiro de Sul e outras.

Gozam desta isenção de direitos as concessões federaes de força electrica; emfim, Sr. Presidente, gozam destes favores todos os arrendatarios de estradas de ferro da União, por se tratar de serviços federaes, como a Recife, a São Francisco, a Sul de Pernambuco, a Minas e Rio e outras.

Gozam, finalmente, de isenções de impostos estaduaes e municipaes e até do imposto do sello os bancos de Credito Rural e a companhia telegraphica Great Western.

Classificado como "o maior dos favores que Governo algum tenha dado no mundo inteiro" falou o Senador paulista numa "falsificação que dava em resultado entregar á Companhia Docas de Santos a maior concessão, a mais excepcional de todas que ella tem obtido". Referia-se S. Ex. á sub-emenda que, approvada na Camara, não se enviou ao Senado, conforme vimos atraz (Capitulo XXVII) e não se fizera para a Companhia de Santos, senão para a do Porto do Rio de Janeiro, tres annos antes:

O Sr. Victorino Monteiro — Aqui têm, Srs. Senadores, detalhadamente, todos os materiaes importados pela Companhia nos annos de 1905 e 1906, em que foi obrigada a depositar a importancia dos direitos desses mesmos materiaes, não digo por má vontade do então Ministro da Fazenda, mas por ter havido desaccôrdo entre S. Ex. e o ex-titular da pasta da Viação, que entendia que a Companhia gozava isenção de todos os impostos, embora de materiaes similares, entendendo de modo contrario o seu collega da pasta da Fazenda. Foi deste facto que se originou essa delonga, deixando o Ministro da Fazenda de despachar os requerimentos da Companhia em que pedia isenção de direitos.

Esses impostos são os unicos de importancia, e a sua concessão, repito, data do decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890. Aqui está tudo discriminado. Em 1905 elles importaram em 79:596$000 e em 1906 em 141 contos setecentos e tantos mil réis, isto é, em dois annos importaram em 221 contos e tanto.

Entretanto, o illustre Senador com uma ingenuidade pasmosa...

O Sr. Alfredo Ellis — Costumeira.

O Sr. Victorino Monteiro — Como quizer. Não costumo desmentir os meus collegas... affirmava ao Senado que era uma concessão de tal natureza, que jámais se tinha visto igual no mundo inteiro.

Tenho aqui provas de que a Companhia gozava da isenção desse imposto de accôrdo com a propria lei paulista, que S. Ex. parece desconhecer.

O Sr. Alfredo Ellis — V. Ex. conhece mais do que os paulistas.

O Sr. Victorino Monteiro — E posso affirmar que conheço mais que alguns paulistas.

O Sr. Alfredo Ellis — Principalmente as que se referem ás Docas.

O Sr. Victorino Monteiro — Certamente, porque demonstrei ao Senado que estudei o assumpto.

Adiante:

O Sr. Victorino Monteiro — O honrado Senador estribado no parecer de um funccionario competente do Thesouro, o Sr. Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque, disse que, se a Companhia pleiteava perante o Governo o seu direito, não era só para não pagar o imposto, mas porque pretendia eximir-se do pagamento do imposto sobre dividendos e sobre seus debentures.

Para o Senado reconhecer a injusta aggressão atirada sobre a Empresa das Docas neste particular, vou lêr um documento em que se demonstra a muita correcção de seus benemeritos Directores, os quaes, apesar de aconselhados instantemente por jurisconsultos notaveis desta Capital, que entendiam que a Companhia não estava sujeita a esses impostos, não aceitaram taes conselhos por entenderem que os impostos de dividendos e de debentures são impostos devidos pelos accionistas e pelos credores da Empresa e nada têm que vêr com o serviço publico a cargo desta. Por assim entenderem pagaram sempre pontualmente taes impostos. Só do semestre que acaba de findar a Companhia pagou por elles 102:000$000, o que perfaz por anno 204:000$000, como se vê dos documentos da Recebedoria desta Capital, os quaes ficam á disposição do honrado Senador por São Paulo.

Pois bem, saiba agora o Senado em quanto monta esse imposto excepcional, esse favor, que "no mundo inteiro", na frase do honrado Senador, não foi concedido a empresa nenhuma, em consequencia de uma lei que S. Ex. taxou de falsa. Esse imposto de sello monta de 8 a 10 contos annuaes!

Por ultimo, rendas occultas ou excessivas. Se a Empresa publicava o mappa mensal do despacho de navios e a Alfandega tinha o seu ról de mercadorias sahidas ou entradas, facil era ás autoridades calcular anno a anno tudo. Bastava, além disso, a qualquer particular, ser accionista da Empresa para ter direito de informar-se. A Companhia é que não o communicava senão aos que della faziam parte, usando de um direito seu:

O Sr. Victorino Monteiro — Quanto ás suas rendas a Companhia não está obrigada a dar satisfação a quem quer que seja a não ser aos seus accionistas.

O honrado Senador, se quizesse accusar conscienciosamente á Companhia, podia fazel-o muito simplesmente. Se quizesse ter todos os dados, era facilimo. Se quizesse conhecer todos os factos mais intimos passados na Companhia das Docas, podia fazel-o, empregando meia duzia de centenares de mil réis, alistando-se entre os seus accionistas.

Não é privilegio de quem quer que seja ser accionista da Companhia. Assim, o honrado Senador compareceria ás suas assembléas e pediria informações, e então, depois de colher todos os dados, viria para o Senado falar estribado em informações que não podiam ser desmentidas.

Senhores, não se trata disso. A Companhia, ou antes o Governo, publica mensal, trimestral e annualmente todo o movimento do porto de Santos: a tonelagem, o numero de volumes, o nome do navio e a qualidade das mercadorias, quer de exportação, quer de importação.

Por esses documentos póde-se perfeitamente avaliar, sem discrepancia de um ceitil, qual a renda effectiva que realmente percebe a Companhia das Docas de Santos.

E vinha, de novo, a pergunta: retirava a Companhia, de facto, tão grandes lucros? Comparando Victorino Monteiro as palavras de Alfredo Ellis a 25 de

Setembro de 1906, quando accusava a Empresa de arrecadar mais de 30.000 contos, e na semana precedente, quando a calculou em 12.000, ouviu de seu collega que "não se daria o engano se a Empresa publicasse o seu balanço". E' de lêr-se este fim de discurso:

> O Sr. Victorino Monteiro — O engano corre sob a facilidade com que S. Ex. tem pretendido levantar accusação desta natureza.
>
> O Sr. Alfredo Ellis dá um aparte.
>
> O Sr. Victorino Monteiro — Que culpa tenho eu que S. Ex. seja pilhado em uma flagrante contradição, que tanto depõe contra os conhecimentos de S. Ex. sobre o assumpto?
>
> Não se irrite o honrado Senador. Ouça e seja castigado com as suas proprias palavras. Quando S. Ex. trouxer para aqui exposições, estude-as com consciencia, porque será ouvido com todo o respeito e acatamento, e não se encontrará em tão critica emergencia.
>
> Pergunto agora ao honrado Senador quando informou com exactidão ao Senado: no seu discurso de 25 de Setembro do anno passado, assegurando ser uma verdade inconcussa que a renda das Docas de Santos excedia a 30 mil contos, esbulhando o seu Estado em 20 mil contos, e neste caso, o proprio honrado Senador reconhecia a renda de mais de 10 mil contos regular, legitima e legal, ou em seu discurso dos ultimos dias da semana passada, em que calculou a renda bruta da mesma Empresa em 12 mil contos, isso em um anno excepcional e que naturalmente em condições normaes baixará, segundo seus proprios calculos, de oito a nove mil contos?
>
> Não farei commentarios, mesmo porque seria um palido reflexo diante dessa flagrante contradição, dessa inacreditavel incoerencia que acabei de constatar. (64)

CAPITULO XXX

TAMBEM A PARTE TECHNICA

Até então livre de critica, gabada mesmo, como vimos, pelos maiores adversarios, a parte technica do cáes não se livrou, nesse agitado periodo, de insinuações e ataques. Não vieram de fóra, mas do proprio engenheiro fiscal, que durante annos, entretanto, nada articulára.

Foi o caso que, conforme se viu, substituira a Companhia, em 1902, no trecho de Paquetá a Outeirinhos, o systema de construcção até então seguido, sobre estacadas, pelo de blocos de concreto ou de alvenaria. Havia aconselhado Guilherme B. Weinschenck essa alteração, que fundamentou em razões de ordem technica, peculiares a Santos e deduzidas da lição de outros portos, — Brest, Marselha, Triestre, Genova, Dublin, — uma vez que, no trecho referido, já não se podia, por suas condições, continuar o systema adoptado no anterior. O novo processo, além de mais rapido, não offerecia menos estabilidade e solidez. Descreveu-o o Engenheiro-Chefe deste modo:

> Consiste este systema na dragagem prévia do lugar da muralha, em certa extensão, até encontrar-se terreno sufficientemente resistente,

---

(64) Houve, tambem, polemica se Prudente de Moraes, visitando o cáes, voltára atraz de suas reservas quanto á Empresa, pois segundo a *Platéa*, lida por Victorino Monteiro (1° de Agosto de 1907) S. Ex. se surprehendera com a importancia daquelles trabalhos. Falou a respeito Alfredo Ellis: "Já houve alguem que contestasse esse facto? O Senhor Prudente de Moraes, no almoço a que assitiu, examinou porventura a escripta, verificou a execução do contracto? Verificou as taxas, mais ou menos lesivas que a Empresa cobra, e exige do contribuinte? Por certo que não. Entretanto, se confessou que S. Ex. confessára contricto". — Alfredo Ellis, Senado, 7 de Agosto de 1907.

preenchendo-se em seguida este lugar com enrocamento, cuja parte superior é feita de cascalho ou pedras miudas, de maneira a ser possivel aplainar-se a superficie que vem pouco acima do fundo do porto.

Sobre esta superficie são lançados blocos de concreto ou de alvenaria, cujo comprimento corresponde á espessura das fundações do muro; sobre estes blocos, que devem vir sufficientemente acima das marés minimas, para não fazer a construcção depender em elevado grau da altura das marés, vae assentado o muro com capeamento de cantaria, tendo inclinação de cerca de um decimo, que não estorvando a atracação dos navios, nem difficultando a sua descarga, é conveniente para a estabilidade da muralha.

Engenheiro fiscal das obras, o Dr. Ewbank da Camara publicára em 1905 um folheto, todo calcado sobre informações que lhe forneceu G. B. Weinschenck, mostrando a marcha a seguir na adopção desse systema. Não era seu fito descrever as installações em Santos, mas não escondia o apoio ao novo systema affirmando:

Não cabe nos moldes desta rapida noticia discussão das vantagens evidentes de um systema sobre outro, nem combater o que se tem dito em desabono do systema de blocos. Basta consignar aqui não ser novo o systema adoptado, que foi empregado com successo em diversos portos da Europa e bem frizante em Santos (65).

Já esse systema havia sido empregado em 1.467 metros, quando sahiu a publico tal folheto. Dois annos depois, quando outro já era o Ministro da Viação, publicou o Dr. Ewbank da Camara, segundo opusculo, este agora impresso officialmente (66). Se o titulo e sobretudo o momento em que o ultimo se editava, eram indicativos, o conteúdo não deixava duvida sobre o proposito que o inspirava. Do primeiro trabalho o fito confessado foi "a descripção da installação no porto de Santos, da organização que o trabalho teve e fazer alguns reparos sobre a construcção do trecho já concluido", obra toda de apreço a um systema cujo traço caracteristico era "a admiravel rapidez relativa com que se opera, quatro ou seis vezes mais, sobre a construcção primitiva, obtendo, a par da economia de tempo, a mesma estabilidade e solidez com orçamento menor". Do segundo, e versando a mesma questão, o intuito se declarou assim:

Os accidentes verificados na execução de obras nos portos estranjeiros, são geralmente publicados e discutidos com grande amplitude. Visa naturalmente este facto tornar conhecidas, como preventivas, na construcção de outros, as causas que motivaram as imperfeições notadas.

No momento actual, achando-se em andamento a execução de obras em diversos portos da Republica, tem um unico merito opportuno, a publicação relativa aos accidentes observados em Santos.

Tudo isto, allegou-se, porque não tomára a Empresa em conta o que dissera Quinette de Rechemont no seu *Cours de Travaux Maritimes*, edição de 1907, que assim se citou:

Les murs de quai fondés sur enrochements ont souvent donné lieu a des graves mecomptes, lorsque les enrochements reposaient sur une couche de vase.

---

(65) *Cáes de Santos. Breve noticia sobre a nova construcção*, pelo Engenheiro civil Ewbank da Camara. São Paulo. N. Falcone & Companhia, Editores. 1905. Esse successo "frizante" em Santos, bem como o correspondente ao termo francez *foisonnement des terres* e outros pormenores de redacção, nesse folheto e no posterior, annunciado adiante, fizeram objecto de cerrada dissecação por *Quinette*, no *Jornal do Commercio* (Julho-Agosto de 1909).

(66) *Cáes de Santos. Accidentes da construcção*, pelo Engenheiro Civil Ewbank da Camara. Imprensa Nacional, 1907.

> Certains murs du port de Trieste ont avancé de 8 a 9 m., parfois sans trop se deformer; d'autres, au contraire, ont été absolument bouleversés et ont dû être refaits entiérement.

A edição do autor francez era entretanto de 1901 (67) e já lá estava esse trecho, a que, ao tempo, a fiscalização não deu relevancia. Quinette, pseudonymo de Osorio de Almeida, argumentará na imprensa depois, dias a fio (68), mas a resposta official guardou-se nos archivos da Companhia, só tendo della tido conhecimento o Governo Federal. Cedera o muro com effeito, em 1905, em cerca de cem metros nos 1.284 já construidos, tendo-se, providenciado sobre tudo com sciencia do fiscal. A arguição parlamentar era que a Empresa dilatava de estudo a obra no tempo, e agora, na phrase do Engenheiro Fiscal, houvera pressa na construcção:

> A pressa com que a Companhia quiz construir não esperando ter o enrocamento da base adquirido a necessaria estabilidade, motivou o accidente. Os blocos, formando o corpo da muralha, abateram, por ter abatido igualmente a base do enrocamento.

Adiante:

> Não concordo com as declarações feitas pelo Engenheiro-Chefe da Companhia, no sentido dos resultados obtidos, contrarios ás suas melhores espectativas.
>
> Na profissão de engenheiro, a expectativa é um factor que não entra em linha de conta. Estuda, projecta, executa, constróe afinal, mas não age sem certeza e segurança, pois o calculo deve indicar e indica de antemão o resultado preciso.

O intuito desse folheto, querendo informar technicamente para lição de outros portos, disse Weinschenck, não era sincero:

> Fosse o intuito que motivou a elaboração do citado folheto, o seu autor só merecia louvores, pois que tanto os engenheiros que projectaram e executaram as obras, como a Companhia, teriam a satisfação de ver indicadas, por profissionaes competentes, as imperfeições da execução, aproveitando as indicações no proseguimento das obras e servindo assim ainda para se ter em consideração no projecto e execução de obras em outros portos do paiz.
>
> Para quem, nesta persuasão, abrir o mencionado folheto, a decepção será grande, pois que na realidade esse folheto consiste em uma accusação torpe e malevolentemente redigida com o unico fim de prejudicar a

---

(67) "Ora esta observação citada pelo Engenheiro Ewbank não existe na edição de 1907, da obra de Quinette de Rechemont, e não existe por uma razão muito simples; é que a ultima edição desse trabalho do professor de Pontes e Calçadas ainda hoje é de 1901, em cuja pagina 360 se encontra realmente o trecho citado, mas com orthographia correcta". No *Jornal do Commercio*, 7 de Agosto de 1909.

(68) "E' edificante o cotejo entre este folheto e o que foi publicado em 1905, ambos do mesmo Engenheiro Ewbank. A primeira observação que se impõe é que o de 1905 foi impresso á custa do autor em uma typographia de São Paulo e posto á venda em uma livraria.

"Elle continha a descripção do novo systema de construcção que a Companhia Docas de Santos ia empregar no trecho de Paquetá a Outeirinhos. O Engenheiro Ewbank fiscal das Docas, aproveitando-se das notas que lhe forneceu o Dr. Weinschenck, quiz fazer dinheiro com ellas e as compendiou, recheando-as de erros em portuguez, no referido folheto.

"O segundo de 1907, completamente hostil á Companhia Docas foi impresso na Imprensa Nacional, á custa de toda a população do Brasil e distribuido gratis a todo o mundo. Era elemento de propaganda feito pelo Governo passado contra a Companhia.

"A segunda observação se refere á enorme differença entre a opinião que o Engenheiro Ewbank manifestou quanto ao novo systema de construcção do cáes em 1905, quando já havia 1.467 metros de extensão de muralha construida com blocos, e a que elle emittiu em 1907". Quinette, *Jornal do Commercio*, 27 de Julho de 1909.

Companhia e desacreditar o pessoal technico que ha dezenove annos dirige os trabalhos de construcção do cáes, que tem felizemente merecido reconhecimento de competentes.

Isso quanto aos fins. O fundo, esse era totalmente improcedente:

Deixando de parte mais observações, todas ellas patenteando um *parti pris* no sentido de deprimir, não encontramos nenhuma indicação sobre as medidas que deviam ter sido postas em pratica para evitar os defeitos encontrados; me parece ter sido postas em pratica para evitar os ser, seria ella a primeira a chamar a attenção sobre as imperfeições durante a construcção e não agora quando a muralha do cáes está construida e concluida até ao fim da curva de Paquetá, ha mais de sete annos. E mesmo no trecho em que houve o abatimento dos blocos, o de n. 2.337 foi essentado em 28 de Junho de 1904 e o de n. 2.626 (na extremidade do trecho) em 5 de Março de 1905! E só agora (Novembro de 1907) se faz esse alarido injustificavel (69).

Argumentou Quinette (*Jornal do Commercio*, 7 de Agosto de 1907):

E' este, porém, o caso: nenhuma falta commetteu o pessoal technico das Docas.

A este quiz o engenheiro Ewbank attribuir a culpa do abatimento que em pouco mais de cem metros de extensão occorreu quando estavam assentes as fiadas de blocos e ainda não havia sido começada a construcção da muralha.

Já dissemos o sufficiente para demonstrar que esses abatimentos são inevitaveis, quaesquer que sejam as cautelas tomadas na construcção, e que o occorrido em Santos é insignificantissimo, quando comparado a verdadeiros desastres que se deram em portos da Europa, construidos pelo mesmo systema.

O Engenheiro Ewbank devia ter tido sciencia desse abatimento, na época em que elle occorreu; devia ter sabido igualmente que, para compensal-o, fôra preparado um bloco supplementar de 1m.50 de altura.

São circumstancias essas que não devem escapar ao zelo de um fiscal competente. O das Docas, porém, só em 1907 foi despertado em seus cuidados e começou a tratar dessa questão.

Accusou o fiscal nesse anno de 1907, quanto ao de 1905: "Nesta questão, desde o inicio, andou mal a Companhia e revelaram-se faltas de attenção commettidas pelo seu pessoal technico".

Embora o proprio accusador confessasse, logo depois, que, apesar do abatimento, a muralha se consolidaria, como se consolidou, o que provava o effeito das providencias immediatas da Companhia, que então lhe não mereceram o menor reparo, revoltou-se o pundonor profissional de Weinschenck. Hypocrita, nas suas palavras, eram os intuitos que se vestiam com o ensinamento para outros portos. Porque conhecendo, como ninguem, o porto de Santos e seu fundo de lôdo, é que redobrara na preparação do enrocamento em que assentariam os blocos. Precipitação da construcção como causa do acidente? A verdade era que, ao contrario, "a construcção da muralha não avançou dois annos á espera que o enrocamento de base se accomodasse e adquirisse a necessaria estabilidade; e isto consta dos relatorios trimestraes de 1905 e 1907, remettidos á fiscalização".

---

(69) G. B. Weinschenck. *Observações relativas ao assumpto de um folheto do fiscal, com o titulo Cáes de Santos, Accidentes na Construcção*, etc., 4 de Dezembro de 1907. Ainda: "Não comprehendo a observação em parentesis no fim da pagina 10 do folheto, dizendo que a Companhia não tem defesa, pois nada está dito na noticia que a justifique. Esta frase do fiscal, porém, constitue a melhor prova de que o que escreveu no prefacio não passa de um máu esconderijo da verdadeira intenção com que escreveu o tal folheto, que, além de servir a outros fins, não passa de uma vingança mesquinha pelas verdades pronunciadas no Senado a respeito das suas qualidades".

Mais:

E ainda esse enrocamento foi executado com grande excesso de altura, para fazer peso e provocar a penetração no lôdo, que estufado dos lados, foi dragado para facilitar o movimento descendente, como foi communicado tambem á fiscalização nos relatorios trimestraes de 1905, bem assim o alargamento desse enrocamento, que só foi aplainado, retirando-se o excesso de altura, quando o nivelamento respectivo parecia indicar que o movimento tendia a cessar; sómente depois é que se assentaram os blocos.

Ainda:

E' grande a minha indignação affirmando o fiscal que houve falta de attenção do pessoal technico dirigente, pois basta lêr-se o que foi communicado á fiscalização nos relatorios trimestraes, desde 1905, para ter-se idéa dos cuidados e dos meios empregados para consolidar as fundações da muralha.

O trecho que o fiscal cita de uma obra de engenheiro francez não vem absolutamente ao caso; primeiro, porque seria questão a fiscalização desde logo rejeitar o projecto quando foi apresentado ao Governo e, em segundo lugar, o que o engenheiro francez expõe não corresponde ao que se dá no caso que nos preoccupa; pois não lançamos o enrocamento de base sobre o lôdo simplesmente; este foi préviamente dragado até onde, aguas minimas, isto era possivel, isto é, na profundidade de 12 metros; portanto 4 metros, além do fundo do porto, continuando-se com essa dragagem apanhando o lôdo que refluia para o lugar da operação. Sómente depois é que foi lançado o enrocamento de base, que, executado com grande excesso de altura, afundou estufando o lôdo que se achava em profundidade superior a 4 metros do fundo do porto.

Esse lôdo estufado foi dragado de um e outro lado, ao longo do enrocamento, facto communicado á fiscalização em relatorios trimensaes desde o primeiro de 1905.

Por ultimo:

Durante seis annos o actual fiscal não achou motivo algum para aggredir a Companhia, reinando entre elle e o pessoal technico certa cordialidade; desde 1903 não foi recebido nenhum officio importante da fiscalização; no entanto de Janeiro de 1907 até agora foram recebidos inumeros officios, sendo o mais recente o n. 309, a maioria com evidente tendencia aggressiva, procurando desacreditar a Companhia e atacar o caracter e probidade do pessoal technico. A conclusão logica é que presentemente a fiscalização obedece a ordens que, de fórma alguma, têm por fim resguardar os interesses geraes do paiz; e o facto que nos dá a maior satisfação é que os elementos que, de lá, dirigem os ataques á Companhia e ao seu pessoal de fórma alguma dispõem de força moral indispensavel para agir em beneficio da Nação.

CAPITULO XXXI

A QUARTA CAMPANHA: RAZÕES DA EMPREZA

Despida de seus excessos, a campanha, assim feita da tribuna do Senado, visava obrigar a Companhia a fixar o capital, reduzindo as tarifas. Ainda a 3 de Agosto de 1907, quasi no fim della, declarou Alfredo Ellis:

A lei consignou, apenas, tres medidas onerosas, aliás necessarias á propria garantia do capital a empregar na construcção das obras do porto.

A primeira medida foi a fixação do capital; a segunda, a revisão das tarifas; e a terceira, a criação de um fundo de amortização, que

facilitaria mais tarde ao Governo a encampação das mesmas obras, quando tivesse de fazel-o, dez annos depois, uma vez concluidos os mesmos trabalhos.

E hoje, 19 annos após a assignatura do contracto, não houve uma só revisão de tarifas e nem os Governos passados cogitaram de regulamentar a lei de 13 de Outubro de 1869, que estabelece os meios pelos quaes a Empresa deve fixar o seu capital e revêr suas tarifas, quando ellas excederem o limite maximo por ella traçado para os proventos dos capitaes empregados.

Desde 1895 que o cáes, do enrocamento da ponte nova da Ingleza até Paquetá, está concluido; e não obstante, até hoje, continuam os serviços a titulo de provisorios, porque esse foi o meio que a Companhia descobriu para evitar a prestação de contas e a revisão das tarifas!

Não ha, em todo o Estado de São Paulo, quem não conheça o peso e a garra dessa Empresa que, implacavel, se collocou em o porto de Santos, como uma daquellas divindades do Egypto, esculpidas na pedra, com o busto de mulher e a cara de tigre.

Era essa questão que ia levar cerca de dois annos a resolver-se, obrigando a Empresa a uma defensiva tenaz. Não que o Poder Legislativo tomasse deliberação a respeito; ou que outra voz se levantasse nas duas Casas do Congresso. O Senador paulista se confessou mesmo só na campanha, louvando o unico orgão de imprensa que lhe foi ao encontro (70). O Poder Executivo, esse sim, tomou sobre seus hombros o assumpto, para obrigar a Empresa a contas.

Em 1894, a defensiva fôra contra a campanha de Adolpho Pinto, no *Diario Popular;* em 1906, por sua vez, contra a administração federal, a proposito da Alfandega de São Paulo; em 1906-1907, respondia á campanha parlamentar de Alfredo Ellis; agora, teria a Empresa que enfrentar de novo a União, mas no Poder Judiciario Federal. Permanentemente, através toda essa lucta, collaborára, é certo, o Governo Federal com a Companhia; mas lhe fôra adverso o Estado de São Paulo, sua opinião, sua imprensa, para os quaes, — phenomeno explicavel pelos antecedentes até aqui expostos, — a Companhia não passava de um corpo extranho, espoliador. Vencedora nas outras crises, qual seria o desfecho nesta?

Como é de recordar-se, havia o Ministro da Viação, no quadrienio anterior e poucos dias antes de findar este, baixado uma portaria com instruções para o "fim de regular as condições em que devia ser estabelecido o trafego nas secções ou trechos das obras dos portos que fossem sendo definitivamente apparelhados". Convidada, por um officio do Dr. Ewbank da Camara (4 de Março de 1907), para indicar representante que, com um empregado do Ministerio da Fazenda, constituisse a junta de apuração de contas, instituida pela mesma portaria (71), abstevese a Empresa, dando ao Ministro, já então Miguel Calmon, as razões de sua ausencia (15 de Março de 1907). Essas razões, então sucintas, ampliaram-se depois numa representação ao Presidente da Republica e no processo judicial, em que ia ser parte. Eram os prodromos de uma questão ruidosa.

Resumiu assim a Empresa sua negativa:

A Companhia Docas de Santos não se prestaria a executar as dispendiosas obras do porto de Santos, tão arriscadas como são as obras

---

(70) "O unico jornal que expontaneamente, nobremente, cavalheirosamente collocou-se ao lado do representante de São Paulo, foi o *Correio da Manha*, galhardo e corajoso orgão, que o povo tem para defesa de seus direitos, quando conculcados pela força e pelo arbitrio. Rendo-lhe as minhas homenagens e desta tribuna envio-lhe os agradecimentos do povo do meu Estado". Alfredo Ellis, Senado, 31 de Julho de 1907.

(71) Despedira-se o Dr. Ewbank da Camara anunciando pelos jornaes de Santos que deixava nesse dia o cargo de engenheiro fiscal das obras de melhoramento do porto "para o fim de presidir na Capital da Republica a commissão de exame de escripturação e tomada de contas da Companhia Docas de Santos" (4 de Outubro de 1907).

hydraulicas, onde se não podem prever surpresas e embaraços, se ellas, em integridade, não fossem reservadas ao seu usufructo, para a indemnização do respectivo custo. Nenhum valor teria a concessão, se antes de concluidas aquellas obras, demoradas por sua natureza, o Governo Federal podesse resgatar os primeiros metros de cáes em trafego, e, mesmo, se attendendo ao custo relativamente inferior desta fração, pudesse exigir a reducção das tarifas, destinadas a remunerar o capital empregado numa obra de construcção activa e cada dia augmentando de valor.

Se a intenção das partes contractantes fosse a execução de tantas obras distintas, quantos o trecho primitivamente contractado e os seus prolongamentos, se cada trecho devesse ter um capital proprio, os contractos seriam explicitos, claros sobre este ponto importantissimo, referir-se-iam a secções independentes, exigiriam orçamentos relativos a ellas, como póde servir para exemplo, o decreto n. 6.230, de 13 de Novembro de 1906, relativo ás obras do porto de Belém do Pará.

Deixando sem resposta a representação, baixou o Governo Federal, com o Decreto n. 6.501, de 6 de Junho de 1907, novas instrucções, desta vez procurando regulamentar as disposições dos paragraphos 4, 5 e 9 do art. 1º, da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869 (72). Contra esse decreto representou a Empresa ao Chefe da Nação, Affonso Penna (30 de Julho de 1907) explicando os motivos pelos quaes não podia elle applicar-se á concessão (73). Esse decreto, dizia-se ahi, instituia um systema inteiramente novo para fixação do capital, tomada de contas e revisão de tarifas, processo que não podia applicar-se, sem violencia, aos contractos do cáes de Santos, nos quaes se haviam inscripto esses mesmos paragraphos 4º, 5º e 9º do artigo 1º da lei n. 1.746, contractos acima de leis novas, por melhores que fossem. Essas clausulas eram:

1ª) — A Empresa deverá formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas de seus lucros liquidos e calculadas de modo a reproduzir o capital, no fim do prazo da concessão.

A formação desse fundo de amortização principiará, ao mais tardar, dez annos depois de concluidas as obras.

2ª) — A tarifa será revista pelo Governo, de cinco em cinco annos; mas a reducção geral das taxas só poderá ter lugar quando os lucros liquidos da Empresa excederem a 12%.

3ª) — Ao Governo fica reservado o direito de resgatar as propriedades da Companhia, em qualquer tempo depois dos dez primeiros annos da sua conclusão.

O preço do resgate será fixado de modo que, reduzido a apolices da divida publica, produza uma renda equivalente a 8% de todo o capital effectivamente empregado na Empresa.

Desse ponto fundamental (como do pagamento da mercadoria *in loco*, em 1896) não podia ceder a Empresa, sob pena de grave damno aos capitaes empenhados e á propria conclusão das obras:

---

(72) Publicado o decreto, alvoroçou-se logo a opposição. No Senado, Alfredo Ellis disse que elle vinha "quebrar os grilhões daquelle Prometheu, que vivia acorrentado á rocha do desespero, entregue ao abutre voraz e insaciavel da ganancia daquella Empresa". "E' hoje esse Prometheu, accrescenta, que sente e lamenta não ter uma centelha de fogo celeste para illuminar a fronte dos honrados e benemeritos Srs. Presidente da Republica e Ministro da Viação e Obras Publicas. Não tem essa centelha, mas ha uma coisa que póde substituil-a com o mesmo fulgor divino: é a gratidão de um povo inteiro, que ha de, infallivel, inilludivelmente, clarear e fazer rebrilhar a trajectoria desses eminentes brasileiros, que só por esse decreto se tornaram immortaes e cujos nomes hão de ser immorredouros para o povo de minha terra" (Senado, 6 de Junho de 1907). Na caricatura do *Malho* (6 de Julho), Zé Povo, diante da vibora que estrebuchava aos golpes do representante paulista, exclama: "Ora até que emfim appareceu um homem que não teme potentados mais ou menos... Gaffrées. Isso, moço! Corte-se o mal pela cabeça antes que elle cresca"!

(73) Vêr *Representação ao Sr. Presidente da Republica*, 30 de Julho de 1907. São Paulo, Typographia Cardoso Filho & Companhia. 1907.

O Exmo. Sr. Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas entendeu que a Companhia estava sujeita a certas obrigações; esta contestou, apoiada em seus contractos, que lhe não impuzeram os onus reclamados.

Estudados esses contractos, não encontrando clausulas que justificassem as exigencias, o Exmo. Sr. Ministro organizou as instrucções, que o Decreto n. 6.501, de 6 de Junho approvou, para execução do disposto nos paragraphos 4°, 5° e 9° do artigo 1° da Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, mandando-as applicar com effeito retroactivo, e extendendo-as, desse modo, ás relações contractuaes entre o Governo e a Companhia Docas de Santos.

Como, porém, os paragraphos 4°, 5° e 9° do art. 1° da Lei n. 1.746, de 1869, constituem actualmente clausulas dos contractos da Companhia Docas, o Decreto n. 6.501, de 6 de Junho, relativamente a esta Empresa, representa acto arbitrario da Administração, que, por tal modo, pretende modificar, interpretar discricionariamente contractos sinalagmaticos, perfeitos e acabados.

Este poder não tem o Governo contractante.

Está perfeitamente assentado, no texto constitucional e na jurisprudencia do Supremo Tribunal Federal, com o apoio na tradição do Conselho de Estado da Monarchia e na lição dos Jurisconsultos, que o Governo, nos contractos que celebra com particulares, a estes se nivela e fica sujeito ao direito privado e ao Poder Judiciario. Não lhe é licito, portanto, afastar-se da situação de contractante, esquecer a sua personalidade juridica e revestir-se do poder publico que lhe confere a Constituição, para modificar os pactos celebrados sob as bases estabelecidas por lei, e impôr ao co-contractante novos deveres ou obrigações, peorando a sua condição, para forçal-o a transigir em pontos que affectam os seus direitos e interesses.

E depois de citar as secções reunidas do Imperio e Fazenda do Conselho de Estado, pela voz do Marquez de São Vicente (74), concluiu:

A propria Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, no art. 1°, § 13°, prevendo questões entre o Governo e o concessionario, a respeito de seus direitos e obrigações, estabeleceu o juizo arbitral facultativo (...poderão ser decididas... por arbitros...).

Eis o maior e mais solenne reconhecimento da igualdade da posição dos dois contractantes: Governo e concessionario.

Os contractos regulam relações juridicas *inter pares*.

Estabelecida tal preliminar não podiam prevalecer as alterações que, a esse regime, pretendia fazer o decreto n. 6.501. Ellas se referiam: *a*) á medição, descripção e avaliação, para fixação do capital; *b*) á tomada de contas da receita e despesa; *c*) á revisão de tarifas antes de terminados os trabalhos e sua reducção annual. A representação tomou cada um destes aspectos da questão, para negal-a especificamente, como já havia feito preliminarmente em globo.

Assim, quanto ao primeiro ponto, preceituou o decreto n. 6.501 que, se os contractos nada houvessem estipulado, o engenheiro fiscal medisse, descrevesse e avaliasse annualmente as obras executadas durante o anno anterior, examinasse se foram executadas as indicadas no projecto approvado, verificasse os processos de desapropriação, applicasse os preços approvados pelo Governo e organizasse a

---

(74) "Nas questões de interpretação ou outras que se derivem dos contractos que os particulares celebrem com o Governo, a unica autoridade é e continuará a ser a judiciaria... Elle será nessa relação apenas uma das partes contractantes, que não póde impôr a outra a sua opinião e sim pende como ella de um outro julgador. E' um contractante e não um poder... O contrario seria não só despojar o Poder Judiciario de suas legitimas attribuições, mas exercer entre os particulares um constrangimento illegal ou uma violação das garantias da propriedade" (Consulta de 28 de Dezembro de 1867) *Representação ao Sr. Presidente da Republica*, cit.

folha de medição, para ser fixado annualmente o capital empregado, e, sob esse valor, se reduzissem, tambem annualmente, as tarifas. Bastava a enumeração disso para vêr que as Docas de Santos se haviam guiado, sempre com a approvação do Governo, por outro regime.

Em primeiro lugar, o capital do contracto inicial não fôra fixado pelos proponentes, mas aceito por elles para o calculo das vantagens que deviam conferir; e tanto assim aconteceu que a concurrencia expressamente versou, dentro do orçamento Saboia préviamente indicado, apenas sobre o prazo da concessão e as taxas a cobrar. Depois, augmentadas as obras com o prolongamento do cáes, que de 866 passou a ser de 4.720 metros, não se alterou o systema; — ora a Companhia se obrigava a executar as obras aceitando o valor do orçamento organizado pelo engenheiro fiscal (Decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890, clausula 1ª, e contracto de 8 do mesmo mez e anno, clausula 1ª), ora o Governo deixava a cargo da Companhia a organização das plantas, projectos e orçamentos e, approvados estes, era a respectiva importancia levada á conta do capital. Assim, em dezesete contractos, celebrados entre a Empresa e o Governo e mandados executar por igual numero de decretos, o capital subia até então a 95.508:732$845 réis:

Contracto de 16 de Abril de 1892	616:886$535
Contracto de 11 de Maio de 1892	178:127$759
Contracto de 20 de Julho de 1892	14.805:322$466
Contracto de 13 de Outubro de 1892	890:638$795
Contracto de 14 de Novembro de 1892	3.193:042$028
Contracto de 27 de Fevereiro de 1897	46.756:767$409
Contracto de 27 de Fevereiro de 1897	75:744$741
Contracto de 10 de Abril de 1897	255:072$357
Contracto de 29 de Outubro de 1897	1.461:761$785
Contracto de 10 de Dezembro de 1898	3.525:938$861
Contracto de 24 de Janeiro de 1900	2.447:690$625
Contracto de 23 de Julho de 1900	2.915:457$277
Contracto de 11 de Dezembro de 1900	342:018$629
Contracto de 13 de Março de 1901	1.983:821$181
Contracto de 16 de Março de 1901	7.890:856$857
Contracto de 30 de Outubro de 1902	4.135:387$931
Dique do Valongo (Decreto n. 1.555, de 7 de Dezembro de 1890)	4.034:197$609
Somma	95.508:732$845

Do total acima mencionado, tem de sahir a importancia de réis 4.034:197$609, correspondente á obra do dique no Valongo, pois a Companhia, posteriormente resolvera, de accôrdo com o Governo, mudar o seu local e capacidade, organizando novo projecto.

A situação especial de Santos, a este respeito, assim se manifestava em comparação á dos outros portos, já dotados de concessão para os respectivos melhoramentos:

Os contractos da Companhia Docas de Santos:

a) Não limitaram capital para as obras, como fizeram os das empresas de obras de melhoramento dos portos: Manaus (Dec. n. 3.725, de 1° de Agosto de 1900, claus. VI), Pará (Dec. n. 6.350, de 31 de Janeiro de 1907, claus. XII — capital ouro, ao cambio de 27 d.), Bahia (Dec. n. 6.363, de 7 de Fevereiro de 1907, claus. III — capital ouro, ao cambio de 27 d.), e Rio Grande do Sul (Dec. n. 5.979, de 18 de Abril de 1906, claus. XXIV — capital ouro, ao cambio de 27 d.)

b) Não estabeleceram a fixação do capital annual ou semestralmente em vista de tabelas de preços approvadas pelo Governo, como os contractos das empresas concessionarias dos portos de: Manaus (Decreto n. 6.191, de 23 de Outubro de 1906, art. unico), Pará (Decreto

n. 5.978, de 18 de Abril de 1906, clausula XXIII), Bahia (Dec. n. 5.550, de 6 de Junho de 1905, claus. XX), Victoria (Dec. n. 5.951, de 28 de Março de 1906, claus. XXIX), e Rio Grande do Sul (Dec. n. 5.979, de 18 de Abril de 1906, claus. XXIV e XXV).

Nos contractos da Companhia Docas de Santos não se cogitou de medição, descripção, e avaliação de obras.

Nesses contractos não se approvaram especificações, não se estabeleceram unidades de medida, não se ajustaram preços de unidade para as obras.

Pretender fixar annualmente o capital da Empresa, e para esse fim mandar medir, descrever e avaliar as obras realizadas annualmente no porto de Santos e, na primeira medição, comprehender o periodo decorrido desde o inicio da construcção, como deseja o art. 36 do Decreto n. 6.501, de 6 de Junho, é attentar contra esses contractos.

As estradas de ferro, que são executadas, tambem, sob o regime da concessão, podem nos offerecer proveitoso simile.

Na falta de convenção expressa, sómente nas estradas de ferro subvencionadas com favores pecuniarios da União se procede a medição e avaliação das obras (Decreto n. 2.885, de 25 de Abril de 1898, artigo 12, § 20°). Nas estradas de ferro não subvencionadas, um anno depois de terminadas todas as obras é que se organiza o quadro demonstrativo do seu custo (Decreto n. 7.959, de 29 de Dezembro de 1880, clausula 24).

Procedia o decreto n. 6.501 quanto á tomada de contas? Negou-o, tambem peremptoriamente, a Empresa. No edital de concurrencia de 19 de Outubro de 1886, em que sahiram victoriosos os contractantes, aos quaes succedeu a Empresa, não se empregou uma só palavra relativa á obrigação de prestar contas de custeio ao Governo. Tampouco o contracto da concessão, de 20 de Julho de 1888, nem os subsequentes ampliando o cáes, alludiram a tal obrigação. Durante dezenove annos, que já tinham decorrido na execução do contracto, todos assignados entre a Empresa e o Governo e approvados por outros tantos decretos, este nunca se considerou com o direito agora pretendido:

Porque os contractos da Companhia Docas de Santos silenciaram em absoluto sobre a conta de custeio, mandou o Decreto n. 6.501, de 6 de Junho, que fosse annualmente prestada esta conta perante uma commissão composta do fiscal, de um representante da Fazenda Federal e de outro da Companhia (artigos 5° e 7°).

Perante essa commissão, quer o alludido Decreto que a Companhia exhiba a sua escripturação e contabilidade, apresente documentos e justifique, por meio de facturas e recibos, todas as despesas do seu custeio (artigos 9°, 10° e 13°), ameaçando-a com a citação sob pena de revelia e com a exhibição judicial dos livros, se não cumprir as injunções do Governo contractante.

E' incrivel, Exmo. Sr. Presidente, que se pretenda impôr taes obrigações e penas á Companhia Docas de Santos, que não convencionou coisa alguma a esse respeito.

A convenção só comprehende aquillo que os contractantes se propuzeram tratar e não as coisas em que elles não pensaram.

Iniquum est perimi pacto, id de quo cogitatum non est, ditou a sabedoria dos jurisconsultos romanos.

A Companhia Docas de Santos não se obrigou a prestar contas da sua receita e despesa e muito menos a fazer esta despesa sob a fiscalização do Governo ou com autorização deste. Ella não acceitaria absolutamente um contracto em taes condições, porque além de tornar onerosa a sua execução, não havia um só motivo que aconselhasse a exigencia actual do Governo.

Adiante:

A Companhia Docas de Santos não se obrigou a partilhar lucros com a União, não é subvencionada, nem teve do Governo a garantia de sua renda.

Contas de custeio prestam as empresas subvencionadas com garantia de juros e aquellas que, por clausula expressa em contracto, a isso se obrigaram.

As empresas concessionarias das obras de melhoramento dos portos do Pará, Bahia e Rio Grande do Sul obtiveram do Governo Federal, durante o periodo de construcção a garantia de juros de 6% sobre o capital que fosse semestralmente verificado como empregado nas obras, e, depois de inaugurado qualquer trecho, a garantia de uma renda não inferior a seis e sessenta avos (Rio Grande), seis e sessenta e cinco avos (Pará), seis e setenta avos (Bahia) do capital empregado.

Eis a razão porque essas empresas devem prestar contas da sua receita e despesa.

Essa obrigação, porém, não ficou em silencio. As referidas empresas obrigam-se expressamente, em seus contractos, a prestar aquellas contas, e, ainda, estipularam expressamente que exhibiriam a sua escripturação e contabilidade aos fiscaes do Governo, para os devidos effeitos.

A Companhia Docas de Santos, de novo, affirma: não é subvencionada pela União, não tem garantia de juros de qualquer especie.

Nessas condições, ella não está obrigada a prestar ao Governo contas da sua receita e despesa. Não se estipulou isso no contracto.

Não subvencionada com garantia de juros, nem obrigada por contracto á prestação de contas do decreto n. 6.501, não estava tampouco a Empresa obrigada á exhibição dos livros, como o referido decreto preceituava. Não que quizesse ella criar para si situação especial; contracto era contracto, e o Governo, mais do que ninguem, devia respeital-o. Sentia ahi a Companhia a garra official e nisso ia manter-se tenaz:

Não é, Exmo. Sr. Presidente, uma situação especial que, para si, deseja criar a Companhia Docas de Santos.

Ahi estão as empresas de estradas de ferro nas mesmas condições.

Naquellas em que a União tem empenhado interesse pecuniario, por garantia de juros, subvenção ou fiança da garantia de juros, a intervenção do Governo é ampla, assim no tocante a despesas, receita, tarifas, rendas da estrada, como no que respeita á conservação desta, suas dependencias e material, policia, segurança e circulação, além do que estatuirem especialmente os respectivos contractos (Decreto n. 2.885, de 25 de Abril de 1898, artigo 3°).

Nas empresas não subvencionadas, esta intervenção reduz-se ao exame das obras e da conservação do leito, material fixo e rodante e ao que concerne a segurança, regularidade e commodidade do transito nas respectivas estradas, incidindo nas que gozam de privilegio de zona, nas tarifas, sobre as quaes deverão os fiscaes prestar as necessarias informações, quando tenham de ser sujeitas á approvação do Governo (Decreto n. 2.885 cit., art. 5°).

A obrigação de exhibir balancetes e documentos da receita e despesa das estradas de ferro sómente foi imposta nas dotadas com fianças ou garantia de juros pela União (Dec. n. 6.995, de 10 de Agosto de 1878, claus. 11ª).

O Decreto n. 7.959, de 29 de Dezembro de 1880, não exigiu a prestação das contas da receita e despesa das estradas de ferro não subvencionadas.

Tão cauteloso nesse sentido tem sido o Governo que, estabelecendo pelo Decreto n. 7.960, de 29 de Dezembro de 1880, as bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros, impôz, na clausula VI, que, nos contractos fossem reproduzidas todas as condições que devessem constituir os mesmos contractos, de fórma que as empresas ou companhias contractantes, tivessem por esse meio, conhecimento immediato de todos os seus direitos e obrigações.

O Decreto n. 6.501 de 6 de Junho de 1907, entretanto, rompendo essa tradição da Administração Publica, exige, impõe, depois de assignado o contracto, obrigações, que nem expressa nem virtualmente constam das respectivas clausulas!

Adiante, allegando ainda o succedido com as Estradas de Ferro:

> Não é sem fundado motivo que a Companhia Docas de Santos apresenta a V. Ex., a legislação parallela das Estradas de Ferro.
>
> Os dois ultimos editaes de concurrencia para a construcção de obras de melhoramento de portos, segundo o exclusivo e puro regime da Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, publicados pela Administração Federal, o de 29 de Outubro de 1900, para o porto de Belém (Pará), e o de Maio de 1901, para o porto do Recife (Pernambuco), diziam na clausula IX: "O Governo fiscalizará por engenheiro de sua confiança a execução das obras e serviços a cargo do contractante, ficando este sujeito ás obrigações que vigoram a tal respeito para os concessionarios de estradas de ferro sem garantias de juros ou subvenção da União".
>
> E' preciso convir que, nesses editaes, se procurava executar fielmente a Lei n. 1.746, de 1869.
>
> Se, pois, o Governo Federal reconhecia, em 1900 e 1901, tão expressamente, que a Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, isentava as empresas de docas de prestar contas da sua receita e despesa, é injustificavel o Decreto n. 6.501, de 6 de Junho de 1907, quando pretende sujeitar a Companhia Docas de Santos, que não tem garantia de juros, nem recebe subvenção da União, a um onus não cogitado no contracto de 1888 e repudiado pela Lei n. 1.746, de 1869, como sempre entendeu o proprio Governo!

Com relação á revisão de tarifas, a Empresa pensava ter tambem, por força de sua legislação e de seus contractos, posição que o decreto n. 6.501 não podia alterar arbitrariamente.

Segundo esse decreto, as tarifas seriam revistas de cinco em cinco annos, e reduzidas, nisso estava a modificação, quando os lucros liquidos annuaes, antes ou depois de concluidas todas as obras, excedessem de 12% do capital effectivamente empregado. Além disso, definia-se o lucro liquido a differença entre a receita bruta e as despesas de custeio, justificadas estas pelo meio de facturas, contas, recibos, etc. e excluidos de taes despesas os gastos geraes da Empresa. Poderia o Governo Federal, violando os contractos da Empresa, impôr-lhe taes medidas? A representação ao Chefe do Estado o negava terminantemente:

> Eis ahi, Exmo. Sr. Presidente, o Governo contractante modificando clausulas contractuaes da Companhia Docas de Santos, penetrando em terreno fóra da sua alçada.
>
> Sem a conclusão das obras contractadas não é possivel verificar definitivamente o capital da Empresa.
>
> Sem a determinação desse capital não ha meio de conhecer se os lucros liquidos excedem de 12%.
>
> A Companhia Docas de Santos ainda não terminou as obras contractadas. O prazo ajustado para a conclusão expira no dia 7 de Novembro de 1912 (Decreto n. 6.080, de 3 de Julho de 1906).
>
> O seu trafego actual é provisorio.
>
> A sua conta de capital ainda está aberta.
>
> Nella figura a somma acima já declarada, mas, ainda, têm de ser creditadas as importancias das obras realizadas com os orçamentos pendentes de approvação do Governo e de outras em execução, cujo custo a Companhia se obrigou a justificar depois de concluidas.
>
> Não é, pois, chegado o dia da revisão das tarifas e da consequente reducção.

Mais:

> O Decreto n. 6.501, de 6 de Junho, considera provisorio o trafego até o dia da conclusão das obras (artigo 2°) e, incoherentemente, tenta obrigar a Companhia Docas de Santos a reduzir tarifas annualmente, antes da conclusão das obras, quando os seus lucros liquidos excederem de 12% sobre fracções do capital definitivo!

Mais logicas se mostraram as instrucções de 7 de Novembro de 1906, que tornavam dependentes do trafego definitivo a revisão e a reducção das tarifas, embora pretendessem fixar o capital por trechos ou secções de obras (artigos III e IV).

A clausula IV do contracto entre o Governo e a Companhia Docas de Santos, celebrado em 20 de Julho de 1888, referindo-se, incidentemente, ao custo das obras (custo total) para os effeitos da reducção das tarifas, dirimiria qualquer duvida, se duvida podesse haver em face desse contracto e da Lei em que elle se baseou.

Seria incomprehensivel que um empresario se obrigasse a reduzir as tarifas durante a construcção das obras, muito especialmente se estas não fossem ajustadas por secções ou trechos independentes.

No primeiro anno da construcção, as tarifas seriam reduzidas em proporção a uma parte do capital definitivo; concluidas as obras, augmentando o custo, mantidas as taxas (pois a Lei n. 1.746, de 1869, não permitte a elevação), a exigua renda traria necessariamente a ruina da Empresa.

O capital da Empresa reconhecido definitivamente pelo Governo para os effeitos do contracto, seria uma burla.

Não argumentando por subtilezas, preoccupados, sim, com a defesa dos capitaes levantados para a construcção de obras tão consideraveis, em que o Thesouro Nacional não despendia um real, os dirigentes da Companhia não podiam subordinar-se a essa intervenção official. Isso tanto mais prevalecia quanto o calculo das taxas, nas concessões, tinha por base a totalidade do capital, para a devida remuneração. Ora, a revisão annual anularia essa perspectiva, ferindo os propositos da lei de 1869:

Nos contractos de concessão, o calculo das taxas tem por base a totalidade do capital a empregar nas obras. As taxas destinam-se a remunerar esse capital.

Depois mesmo de terminadas as obras, a reducção das tarifas não poderá ser annual. A reducção faz-se ao mesmo tempo que a revisão. Esta tem por fim aquella.

A Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, não cogitou, nem podia cogitar em impôr aos empresarios de docas a obrigação de annualmente reduzir taxas, enfraquecendo a renda da empresa após um anno de receita avultada, em regra, proveniente de causas extraordinarias e transitorias.

Esta lei procurava animar os capitalistas para o grande e ousado emprehendimento que visava.

Concessionario algum se submetteria ao encargo de reduzir tarifas annualmente, um perigo aos seus capitaes, uma causa de frequentes perturbações no serviço.

Reducção de tarifas suppõe permanencia, constancia, estabilidade da renda, em condições de bastar para o custeio, para a amortização do capital e para a justa compensação daquelles que o prestaram.

Em um anno não se avalia nem se julga a normalidade da renda das empresas de melhoramento de portos, principalmente daquelles, onde se refletem os interesses de um Estado agricola, onde não raro acontece que a um anno abundante succeda outro de escassez.

O Governo não garantiu á Companhia Docas de Santos um minimo de renda annual, como fez a outras empresas, nem lhe permittiu elevar as tarifas nos quinquenios de penuria, quando demonstrasse que os seus lucros liquidos não chegavam aos 12% sobre o capital fixado.

Ella, portanto, não póde absolutamente transigir nesse ponto, que considera vital a seus interesses (75).

---

(75) Fundou a Companhia em actos do proprio Governo essa interpretação. Assim, a exposição do Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Antonio Prado sobre as propostas para a construcção do cáes: "...o Governo, pelo Decreto de 1869, só tem o direito de revêr as taxas para reduzil-as, quando os lucros liquidos da Empresa excederem de 12%..." Assim tambem a mensagem de 8 de Agosto de 1908, referida atraz, ao responder

Sentia-se a Companhia em tanto maior liberdade para assim argumentar, quanto, se auferia vantagens, não eram mais que a contra-parte dos pesados onus assumidos na construcção. Não empreitara obras publicas, obrigou-se a construir as de Santos á sua custa, tomando sobre si os riscos, sem nada perceber directamente da União. Moeda de pagamento era o usufructo da obra, durante o prazo da concessão. E as proprias vantagens obtidas, não eram privilegios só seus, nem tampouco superiores ás de outras empresas de docas, com seus contractos em vigôr, — como a isenção de impostos (Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869), a faculdade de desapropriar (Constituição Federal, artigo 10°; Lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903); e a garantia do serviço de embarque e de desembarque das mercadorias, em transito no porto, pelos seus estabelecimentos (Lei n. 1.313, de 30 de Dezembro de 1904). Levantando mais uma vez protesto contra a paixão, que a fazia beneficiaria de concessões singularissimas e taxas abusivas, resoante ainda recentemente, escrevia a Empresa:

> E' preciso, Exmo. Sr. Presidente, desconhecer a idéa de justiça, para que possa alguem censurar taes favores, como se se tratasse de privilegios odiosos, de concessões singulares!
>
> A Companhia Docas de Santos pede permissão a V. Ex. para repetir: ella não tem uma só vantagem superior ás outorgadas ás outras empresas de melhoramento de portos.
>
> Ao contrario, ella não foi aquinhoada com garantia de juros, subvenção, ou outro favor pecuniario da União, como empresas congeneres, que ainda hoje se têm aproveitado de alguns desses favores.
>
> Até 1888, quando foram contractadas as obras do porto de Santos, haviam se malogrado todas as concessões, autorizadas, desde 1870, para este e outros portos.
>
> A antiga Provincia de São Paulo, á qual o Governo Imperial, pelo Decreto n. 8.800, de 16 de Dezembro de 1882, confiára a execução das obras de melhoramento do porto de Santos com favores excepcionalissimos e taxas discrecionarias, deixou caducar a concessão, com receio de augmentar improductivamente os seus encargos. Declarou-se em documento de alta relevancia, que "a renda esperada dos favores feitos pelo Governo era mais imaginaria que real". (Relatorio do Exmo. Barão de Guajará á Assembléa Provincial, 1883).
>
> Não obstante isso, que bastaria para justificar os mais extraordinarios privilegios a uma empresa que a tanto se arriscava, o contracto de 1888, a cargo da Companhia Docas de Santos, não contemplou o favor da Lei n. 3.314, de 16 de Outubro de 1886, artigo 7°, n. 4, a garantia de juros de 6% sobre o seu capital.
>
> Quanto ás tarifas da Companhia Docas de Santos, adiante demonstrará que o porto de Santos, dentre os melhorados pelo systema da Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, é aquelle em que as taxas são mais commodas.

E demonstrando aquella asserção num quadro a publicar-se adiante, concluiu:

> Concedeu-se, é facto, a essa Companhia a elevação do prazo do usufructo a 90 annos, maximo autorizado pela Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.
>
> Esse prazo foi consequencia forçada do augmento consideravel das obras e representou a justa compensação dos sacrificios, que tinham de pesar sobre a Empresa com as suas obras augmentadas a mais do triplo

---

á pergunta do Senado sobre o montante da renda bruta e liquida do quinquenio: "Os dados solicitados só poderão ser fornecidos opportunamente e na fórma do contracto". Por ultimo, o igualmente referido Aviso n. 272, de 1° de Dezembro de 1899, no qual o então Ministro da Viação declarou á Camara Municipal de Santos: "Na revisão das tarifas os lucros da Companhia excedentes de 12% do capital redundariam em beneficio publico, com o abaixamento das mesmas tarifas". — Vêr: *Exposição ao Sr. Presidente da Republica*, cit.

e com o cambio em baixa, durante o longo primeiro periodo da construcção.

As outras empresas de melhoramento de portos, se tiveram o prazo do usufructo das obras desde 52 até 66 annos, taes obras são incomparavelmente menores que as de Santos, notando-se que algumas dessas empresas obtiveram o direito de cobrar taxas mais elevadas que as concedidas á Companhia Docas de Santos, e outras, além disso, foram beneficiadas com a garantia de suas rendas. A primeira concessão para o porto de Santos teve o prazo de 90 annos (Decreto n. 4.584, de 31 de Agosto de 1870), e os concessionarios deixaram-na caducar.

Em São Paulo, as principaes empresas de obras publicas obtiveram privilegio por 90 annos, sem o onus da reversão para o concedente. A São Paulo Railway Company, a Companhia Paulista, a Companhia Mogyana, a Companhia Sorocabana, além desse favor, ainda gozaram, em inicio, a garantia de juros.

CAPITULO XXXII

FUNDAMENTOS DA UNIÃO

Não tendo dado despacho á representação que lhe fôra feita, o Ministro da Viação indeferiu depois, baseando-se nella, a que a Empresa endereçou ao Presidente da Republica. Publicou o *Diario Official* essa refutação que sahiu tambem em volume (76).

Não se discutiu ahi a preliminar levantada (podia o decreto applicar-se ao regime contractual em que viviam as Docas?) mas tacitamente ficou ella respondida pela affirmativa, uma vez que se lhe examinou a procedencia nos tres aspectos: 1) verificação do capital; 2) revisão da tarifa e reducção geral das taxas; e 3) intervenção official na parte economica da Empresa.

Quanto ao primeiro ponto, sustentou o Ministerio da Viação que o capital, até então, não era a somma dos anteriores orçados e approvados, mas o "effectivamente empregado na Empresa, o custo das obras, o preço despendido com a construcção". Pois orçamento não era o calculo approximado da despesa a fazer-se na execução de qualquer trabalho? (77) Podia a quantia orçada ser, e muitas vezes era, superior á na realidade despendida, como tambem ficar áquem das exigencias da construcção; e o conhecimento exacto devia prevalecer para o preço do resgate e a reducção das taxas. Tanto era isso verdade que, não podendo arcar com as despesas do capital primitivamente orçado, pedio e obteve a Empresa, em 1892, que fosse elevado ao dobro:

> Como se vê os concessionarios foram promptamente attendidos, sendo a importancia dos orçamentos do trecho do cáes referido elevada, como pediram, ao dobro.

---

(76) *A tomada de contas das companhias concessionarias de obras de melhoramento de portos e a Companhia Docas de Santos.* Estudo da Representação da Companhia Docas de Santos. Imprensa Nacional, 1907.

(77) "Nestas condições, do mesmo modo que não se conhecem as receitas e despesas de um Estado durante um dado periodo sommando os respectivos orçamentos, assim tambem não se pode verificar qual o custo de determinadas obras, qual o capital effectivamente gasto com ellas, pela simples adicção dos orçamentos. Além disto, o orçamento feito préviamente é o calculo das despesas a fazer-se, do que será necessario, pelo que os allemães o denominam Voranschlag, palavra em que o prefixo vor exprime o que acontece antes.

"Assim, ainda por esta razão, a idéa de orçamento é inconciliavel com ade custo da obra, de capital effectivamente empregado, de preço despendido com a construcção pois, ao passo que o orçamento precede o proprio inicio da obra, só depois della concluida é que se póde conhecer o seu custo, o preço despendido com a construcção, a quantia effectivamente nella empregada". Idem, pg. 10.

E note-se que, ao serem os tres orçamentos elevados ao dobro, isto é, em 15 de Julho de 1892, não só os concessionarios tinham concluido, mas já estava em trafego, desde 2 de Fevereiro desse anno, um trecho de cáes de 260 metros, cuja inauguração lhes tinha sido permittida pelo aviso numero 33, de 29 de Janeiro do mesmo anno!

Assim, embora já concluidos e já em trafego 260 metros de cáes, foi elevada ao dobro, quasi seis mezes mais tarde, a quantia em que tinha sido orçada a construcção delles, com a circumstancia de que correspondem a quasi um terço de todo o trecho de cáes contractado em 1888 ! (78)

Depois de citar varios autores estranjeiros:

E, no mesmo sentido, o Dr. Carvalho de Mendonça:

"O direito de perceber as taxas pelos serviços prestados representa a moeda com que a União paga a empreitada do constructor, isto é, o seu trabalho e capital empregados nas obras, e o custeio e conservação destas durante o prazo estipulado" (Dir., vol. cit., p. 395).

E é por isto que dispõe a lei argentina sobre o porto de Rosario que os concessionarios terão — como unica compensacion, el derecho de explotar el puerto por un plazo determinado.

Se a remuneração da Companhia consiste, pois, unicamente, no uso e gozo das obras, se a Companhia é paga com as taxas que, *ex vi* do disposto no § 5º, art. 1.º, da lei de 13 de Outubro de 1869, percebe pelos serviços prestados nos seus estabelecimentos, como poderá ella pretender que, por occasião do resgate, lhe pague o Governo a quantia orçada, mesmo no caso de ser superior ao custo das obras, ao preço dependido, ao capital effectivamente empregado? Donde lhe vem o direito á differença para mais entre o orçamento e o custo?

Quanto ao segundo ponto, tampouco se admittia a pretensão de que a revisão da tarifa e reducção geral de taxas se pudessem fazer sómente quando terminadas as obras. No caso de resgate e do fundo de amortização, essa conclusão era o ponto de partida. Na apparencia duvidosa, a redacção do § 5º da lei de 1869 não deixava margem a duvida, quando dizia: "Será revista esta tarifa pelo Governo de cinco em cinco annos; mas a reducção geral das taxas só poderá ter logar quando os lucros liquidos da Empresa excederem a 12 %". E o Ministerio da Viação accrescentou:

Basta a simples leitura deste paragrapho para convencer de que, na verdade, a lei numero 1.746, de 13 de Outubro de 1869, não faz depender a revisão da tarifa e a reducção geral das taxas, da conclusão das obras e da sua acceitação definitiva pelo Governo, como pretende a Companhia.

E essa convicção se torna inabalavel, quando se compara o paragrapho que acaba de ser transcripto com os §§ 9º e 4º do mesmo artigo.

---

(78) Respondendo, além disso, ao Senado, na Mensagem referida (1906), não deu o Executivo, segundo o Ministro da Viação interpretação favoravel á Empresa: "E' inconcebivel que a Companhia queira fazer crer que o Governo reconheceu nesta resposta que o seu capital, para todos os effeitos do contracto e, portanto ,para os do resgate e da reducção geral das taxas, é o que se verifica pela somma dos orçamentos. Para isto seria preciso que tivesse reconhecido que o seu capital effectivamente gasto se eleva a essa importancia, pois não só foi o que ainda se lhe perguntou, mas tambem é elle o que deve ser tomado em consideração para os effeitos do contracto.

"Mas, em primeiro logar, foi perguntado qual o capital autorisado e effectivamente gasto, e o Governo respondeu apenas que o capital autorisado era de tanto.

"Em segundo, se na propria quantia de que fala a Mensagem, estão incluidas duas parcelas das quaes uma correspondente a obras em construcção e outra referente a obras que não tinham sido e nem foram ainda iniciadas, nunca se poderá affirmar ter o Governo reconhecido, para os effeitos do contracto, ser o capital da Companhia de réis 95.508:732$845". — Idem, pg. 18.

Directores e Engenheiros da Companhia Docas de Santos (1909)

E' assim, que diz o § 4º dever a formação do fundo de amortização principiar, o mais tardar, 10 annos depois de concluidas as obras, e que o paragrapho 9º expressamente dispõe que as propriedades da Companhia só poderão ser resgatadas depois de 10 annos da sua conclusão.

Ora, se a intenção do legislador fosse fazer depender a revisão da tarifa e a reducção geral das taxas da conclusão das obras, incontestavelmente o teria dito tão claramente, como o fez em relação ao resgate e á formação do fundo de amortização.

Era certo, ademais, conforme alegou a Companhia, que a verificação dos lucros liquidos, necessaria á reducção geral das taxas, só poderia fazer-se quando terminadas as obras definitivamente acceitas? Não, pois ella já distribuia, com seu trabalho em meio, dividendos no limite maximo que lhe era permittido, isto é, 12%, cotadas suas acções de 200$000 a 312$000 e 325$000:

Mas ao passo que a lei distingue a revisão da tarifa da reducção geral das taxas, confunde-as a Companhia sob a denominação de "revisão das taxas", afim de poder fazer ambas depender da verificação dos lucros liquidos.

Para a revisão da tarifa, basta, porém, o decurso de cinco annos, e é sómente para a reducção geral das taxas que se torna imprescindivel que os lucros liquidos se elevem a mais de 12 %.

Por consequencia, ainda mesmo que fosse verdade que "os lucros liquidos da empresa sómente se poderão verificar depois de concluidas as obras", nem por isto deixaria de ser possivel a revisão da tarifa: bastaria para ella o decurso de cinco annos!

Sómente a reducção geral das taxas seria então possivel.

Mas, na realidade, nem isto, porquanto é inexacto que "os lucros liquidos da empresa sómente se poderão verificar depois de concluidas as obras".

Apesar dellas ainda não estarem terminadas, estão sendo verificados lucros liquidos, que são o que resta da renda bruta depois de deduzidas as despesas do exercicio.

Como sociedade anonyma que é, tem a Companhia distribuido dividendos, e estes não são senão a parte dos beneficios liquidos da Sociedade, distribuida pelos accionistas.

Convinha, além disso, esclarecer que, mandando fazer, periodicamente, a revisão das tarifas, queria a lei que estas não se conservassem inalteradas durante o prazo da concessão; e que, com a reducção geral das taxas, visava fazer o publico participar dos lucros da Empresa; o que não se conciliava com a pretensão de que cumpria aguardar o fim de todas as obras (79). Além disso, não se tratava, dos "primeiros metros de cáes", mas dos "primeiros kilometros" em trafego regular, — precisamente 2.675 metros. Não importava que o primeiro trecho tivesse sido inaugurado provisoriamente, a verdade era que metade do cáes estava dando lucros, os quaes, via-se nos debentures, subiam pelo menos a 12 %. O Ministerio da Viação fez então um estudo da elaboração da lei

---

(79) Tampouco ahi a Mensagem favorecia á Empresa: "Pretende a Companhia já ter o Governo "reconhecido expressamente" que os seus lucros liquidos sómente se poderão verificar depois de concluidas e acceitas as obras, porque respondendo á pergunta do Senado — "A quanto montou a renda bruta e liquida do ultimo quinquenio" — disse na referida Mensagem de 8 de Agosto de 1906 que — "os dados solicitados só poderão ser fornecidos opportunamente e na forma do contracto"

"E' a isto, por dizer a Mensagem — "opportunamente e na forma do contracto". — que a Companhia chama — "reconhecer expressamente" — que os seus — "lucros liquidos sómente se poderão verificar depois de concluidas as obras"! "Mas — "opportunamente" — não quer dizer, expressa ou tacitamente, — "depois de concluidas as obras". Nem tão pouco — "na forma do contracto", — mesmo porque não contém uma só palavra neste sentido". — Idem, pg. 31.

de 1869, para mostrar que a taxa de 8 % era a prevista primitivamente; e, pois, tendo-se fixado em 12 %, podia afinal, "ser de 13 %... 15 % antes da conclusão das obras?"

Ferindo o ponto do monopolio:

> De facto, apezar da idéa dominante, tanto na Camara como no Senado, ter sido que nenhuma empresa gozasse de monopolio, têm as de docas, como escreve o Dr. Carvalho de Mendonça, o monopolio de facto, assistindo-lhe o direito de excluir outrem de identico serviço no respectivo porto. (O Dir., vol cit., p. 396). Por esta forma, foi excluida a concurrencia, para a qual appelava o Visconde de Itaborahy, como capaz de estabelecer taxas razoaveis!
>
> Antes da conclusão das obras, poderão os lucros liquidos augmentar indefinidamente, pois, como pretende a Companhia, sómente depois de terminadas e acceitas, poderá o Governo fazer a revisão da tarifa e a reducção geral das taxas!
>
> Depois da conclusão, não só pretende que a reducção é, como a revisão, periodica, feita de cinco em cinco annos, mas tambem que o Governo não tem o direito de verificar por si quaes são effectivamente os seus lucros liquidos e deve se contentar com os elementos que, para isso, ella lhe apresentar!

Finalmente, para o Ministerio da Viação, a intervenção do Governo na vida economica da Empresa, não só se autorisava, em virtude da lei de 1869, como se impunha:

> "O Governo fará inspeccionar a execução e o custeio das obras"..., diz a lei numero 1.746. Incontestavelmente, o § 11 contém, mais do que uma autorização, uma verdadeira obrigação imposta ao Governo: "fará inspeccionar..."
>
> E attenda-se bem aos proprios termos da citada disposição. O referido paragrapho não diz simplesmente — inspeccionar a execução das obras, mas accrescenta — e o custeio dellas. Trata-se, portanto, de dupla inspecção: a) a da execução, e b) a do custeio das obras.
>
> E a inspecção do custeio importa, necessariamente, a intervenção na parte economica da Companhia, pois é justamente nisto que ella consiste.

Como conhecer, de outro modo, o custo das obras, a renda liquida, a fixação do preço de resgate? Dizia a Empresa que, concluidas aquellas, saberia cumprir, opportunamente, o dever contractual de apresentar ao Governo os elementos idoneos para verificação. Mas o Governo não podia reduzir-se a este papel passivo, de receber elementos que a Empresa entendesse apresentar-lhe. Os balanços? Mas contra estes o proprio Carvalho de Mendonça punha-se em guarda, de modo geral, pelos abusos e infidelidades que continham; e sua lição adaptava-se ao caso. Citando estes seus trechos:

> Sabemos todos como se têm desmoralizado, entre nós, as sociedades anonymas, sendo causa principal a deficiente legislação, incompativel com o progresso juridico moderno e as necessidades do paiz. Os fiscaes, em regra, incapazes ou negligentes, não têm acção, nem força para conter as más administrações; os accionistas simples e de bôa fé, confiam na protecção illusoria da lei e sómente conhecem a situação da empresa quando se sentem roubados...
>
> A organização dos balanços das sociedades anonymas está preoccupando a attenção dos competentes.
>
> Se a lei intervem na formação e na vida intima dessas sociedades, já sob o fundamento da desigualdade da situação dos accionistas, já para os proteger contra os administradores, é mistér, que complete a sua acção bemfeitora estabelecendo a fiscalização dos balanços (Dos Livros dos Commerciantes, pags. 76 a 80, numero 95 a 97).

A intervenção official, se recusada, podia fazer-se pelo exame dos livros da Companhia. O Ministerio da Viação alongou-se, tambem ahi, em citações de escriptores estranjeiros e nacionaes, para provar que o direito ao exame de livros resultava de convenção expressa ou tacita:

> Ora, o Governo não pode saber qual o capital effectivamente empregado, qual o custo das obras, qual a quantia amortizada, e se os lucros liquidos excedem a 12 %, nem inspeccionar o custeio, sem intervir na parte economica da Companhia, isto é, sem conhecer os seus negocios, sem examinar os seus livros, documentos e correspondencia.
>
> Portanto, se ella assim convencionou, submetteu-se expressa e tacitamente a essa intervenção.
>
> Expressamente, quanto á inspecção do custeio, pois, ao mesmo tempo que, por ter sido a concessão feita com todos os onus estabelecidos, é como se no contracto tivesse sido dito — "o Governo fará inspeccionar o custeio", — consiste a inspecção deste, justamente, na intervenção na parte economica... Tacitamente, porque, ao passo que o Governo tem o direito de pagar apenas o custo das obras, de reduzir as taxas quando os lucros liquidos excederem a 12 % e de deduzir a quantia amortizada; não pode saber qual o capital effectivamente empregado, nem se os lucros liquidos se elevam acima do limite estabelecido, e nem qual a importancia já amortizada, sem intervir na parte economica da Companhia.

No caso vertente havia verdadeira communhão, a qual, segundo o Codigo Commercial, estava nos casos taxativos de exhibição:

> Visto a Companhia perceber taxas pelos serviços que presta nos seus estabelecimentos, não se trata, certamente, de simples preço, de méra prestação de dinheiro apenas regulada pelo direito civil.
>
> De facto, ellas são percebidas em virtude de disposição de lei, reguladas por uma tarifa approvada pelo Governo e devem ser, igualmente por elle, não só revistas mas tambem reduzidas. (Lei n. 1.746, art. 1, § 5º).
>
> Além disto, as taxas de armazenagem e capatazias são as adoptadas para a Alfandega de Santos (Decs. numero 1.072, de 5 de Outubro de 1892 e 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893, art. 20), a qual não dá livre pratica a nenhuma embarcação sem que esta prove estar quita com a Companhia pelas taxas de atracação e descarga, nem livre transito ás mercadorias nas mesmas condições (Dec. cit. n. 1.286, arts. 13 e 15), etc.
>
> Trata-se, pois, não de um simples preço de serviço, de prestações reguladas unicamente pelo direito civil, mas sim, como escreve o Dr. Carvalho de Mendonça, de um direito que a Administração lhe outorgou, da cessão temporaria do direito que lhe cabe de perceber as taxas, do qual abriu mão em beneficio da Companhia, do gozo temporario de um direito que pertence exclusivamente á Administração. (O Dir., vol. cit., p. 385 — 6. V. Aucoc, n. 707 e Giron, n. 526).

Donde a conclusão, abrangendo os tres pontos contestados:

> I. O capital da Companhia, para os effeitos do contracto, não é o que se obtem pela simples adicção dos orçamentos, mas sim o que se verificar ter sido effectivamente empregado na empresa;
>
> II. A revisão da tarifa e a reducção geral das taxas, ao contrario do resgate e do inicio da formação do fundo de amortização, não dependem da conclusão das obras contractadas, nem da acceitação definitiva dellas pelo Governo, e devem ser feitas, a primeira, de cinco em cinco annos, contados da approvação ou da ultima revisão da tarifa, e a segunda, quando, independentemente de prazo algum, os lucros liquidos da Companhia excederem a 12 %.
>
> III. Para assegurar o exacto cumprimento dos contractos, tem o Governo, ao mesmo tempo, o direito e o dever de intervir na parte

economica da Companhia e, no caso de opposição da parte della, de pedir a exhibição integral dos seus livros, correspondencia e documentos necessarios.

Foi essa posição que tomou, afinal, o Poder Executivo, indeferindo a representação da Empresa ao Chefe do Estado e, depois, propondo acção judicial para exhibição integral de livros. A esta responderia a Empresa com outra acção, para annullar, quanto a ella, as providencias do Decreto numero 6.501. O despacho do Ministro da Viação foi este (25 de Outubro de 1907):

De accordo com os contractos da Companhia e com a lei numero 1.746, de 13 de Outubro de 1869, é preciso verificar quanto tem sido effectivamente despendido com as obras, não podendo ser acceita como custo dellas a importancia obtida pela simples adicção dos orçamentos, não só porque, sendo estes apenas um calculo preliminar e approximado, póde a quantia orçada ser superior ou inferior á effectivamente gasta, mas tambem porque não representa o preço certo e inalteravel das obras, tanto que já foram augmentados tres orçamentos sob o fundamento de que eram insufficientes para a execução dos projectos, além de que na resposta ao Senado, a que alude a representação, só se referiu o Governo ao capital, orçado, ignorando então, como ainda hoje, a quanto monta o capital effectivamente gasto pela Companhia nas obras do porto de Santos.

A revisão da tarifa e a reducção geral das taxas não dependem, ao contrario do resgate e do fundo de amortização, *ex-vi* da citada lei em virtude dos contractos, da conclusão e acceitação definitiva das obras, mas tão sómente, — a primeira, do decurso de cinco annos contados da approvação da tarifa, e — a segunda, de excederem os lucros liquidos a 12 %, sendo que esta percentagem não tem de ser forçosamente calculada sobre todo o capital que se tornar necessario para a construcção, como não o é a dos dividendos que a Companhia distribue e que são os lucros liquidos de que trata a lei e contracto, e notando-se, ainda, que na citada resposta ao Senado, disse apenas o Governo que os dados sobre a renda bruta e a liquida dependiam de verificação pela commissão competente, a que se refere o § 6.º, art. 24, do decreto numero 2.917, de 21 de Junho de 1898.

Os gastos geraes da Empresa e os da sua administração, independente da interpretação equitativa que solicita a Companhia, computam-se nas despesas de custeio de que se occupam o art. 13 e o art. 31, paragrapho unico, das instrucções.

Finalmente, tem o Governo o incontestavel direito de intervir na parte economica da Companhia, já em virtude de convenção, já em virtude do legitimo interesse de conhecer não só o capital effectivamente empregado na Empresa, mas tambem quaes os seus lucros liquidos, já em cumprimento do disposto no citado § 6º.

Nestas condições, mandando as instrucções approvadas pelo decreto numero 6.501, de 6 de Junho do corrente anno, verificar qual o capital effectivamente empregado e quaes os lucros liquidos, bem como fazer a revisão da tarifa, uma vez decorridos cinco annos, a contar da respectiva approvação, e a reducção geral das taxas quando os lucros excederem a 12 %, limite este que nunca poderá ser ultrapassado, não ferem ellas direito algum adquirido da Companhia, não lhe impõem novos deveres ou obrigaçõse, nem, muito menos, são acto arbitrario da administração, mas unicamente visam ao exacto cumprimento dos contractos, á fiel execução da lei e á effectividade dos onus com os quaes, por clausula expressa, lhe foi feita a concessão. Embora parte contractante, tem o Governo o direito de expedir instrucções, como as de que se trata, as quaes, além de respeitarem inteiramente os contractos, são applicaveis não a um caso particular, mas a todos os de concessão de obras de melhoramentos dos portos nacionaes.

Qual foi repercussão desse ponto de vista? Sustentára, no Senado, Victorino Monteiro que o remedio para a divergencia estava no Poder Judiciario. Não

se applicava o Decreto numero 6.501 á Empresa de Santos porque, além de afugentar os capitaes de fóra, violava os contractos desta (20 de Junho de 1907):

> Será difficil encontrar capitalistas que arrisquem capitaes em uma empresa correndo o risco de serem as obras emprehendidas fraccionadas, divididas em trechos, para cada um ter sua remuneração á parte, e principalmente sendo obrigados a reduzir suas taxas, recursos estes destinados a remunerar seus capitaes, antes mesmo de saber qual a somma definitiva a empregar, mórmente tratando-se de obras hydraulicas, frequentes em surpresas e imprevistos.
>
> O outro aspecto por que se pode considerar o decreto do Governo é na sua applicação ao passado; isto é, a empresas que já têm contractos com o Governo, como a Companhia Docas de Santos. Em contraposição ao outro, este será o aspecto anti-juridico e offensivo até ao nosso pacto fundamental.

Para Alfredo Ellis, depois de citar uma lenda javaneza (80), não havia duvida que o Judiciario não se curvaria ao ouro da Empresa:

> Sabe-se, Sr. Presidente, que a Empresa vae bater ás portas do Poder Judiciario. Suporá ella, porventura, que, adoptando os mesmos processos do poderoso Dario, da Persia, conseguirá vencer os embaraços e resistencia perante o Poder Judiciario? Todos nós sabemos que depois da batalha de Arbéle, esmagado o exercito persa, Dario, querendo salvar-se, com o seu sequito, mandou furar os surrões de ouro que levava, suppondo que a falange macedonica demorasse a perseguição para recolher esse thesouro. Enganou-se, porquanto a falange macedonica não se abaixou.
>
> Estou convencido, Sr. Presidente, de que a magistratura brasileira será uma falange macedonica em torno dos interesses do povo, que ella assegura e firma e nós aqui representamos.
>
> Agradeço tambem ao honrado Presidente da Republica, que vae fazer resurgir a lei de 13 de Outubro de 1869 e que tem sido sepultada ha tantos annos, sob o montão de concessões feitas ás Docas.
>
> O povo vassalo daquella Empresa pode ter confiança no actual Governo; o benemerito Sr. Presidente da Republica ha de saber cumprir o seu dever; temos confiança nelle.

Na imprensa carioca, a *Gazeta de Noticias* considerou irrespondivel a representação da Companhia (81), emquanto a *Tribuna* não via nella mais que um pretexto para fugir á fiscalização (82), no que a acompanhou *O Paiz*. Em

---

(80) "Havia um rajah em Java, ha muitissimos seculos, despota feroz, que, tendo noticia de haver aportado ás plagas da ilha a deusa Verdade, mandou acorrental-a, prendeu-a no mais escuro calabouço do seu palacio e fez correr o boato de que ella era a personificação da peste. Chamou seus suditos e mandou cavar um fosso profundissimo para nelle enterral-a; e, não contente com isto, Sr. Presidente, levantou montões de pedras, rolou blocos graniticos e foi accumulando-os até formar aquella montanha que se chama Krakatôa. Diz a lenda que, quando a montanha já quasi se encimava com os astros ou com as nuvens, abriu-se uma cratera e nella cahiram o despota e seus sequazes, surgindo então um grande e luminoso penacho que até hoje ali brilha, espancando as trevas daquellas tempestades do golfo ou estreito de Sudan. A verdade, Sr. Presidente, ha de aparecer. A Companhia Docas de Santos vae bater ás portas do Poder Judiciario. A luz ha de fazer-se e o povo de São Paulo ha de obter a reivindicação de seus direitos". Senado, 28 de Julho de 1907.

(81) "A exposição apresenta as questões de facto e explana a doutrina juridica. Não precisamos dizer que nos falha a capacidade profissional na materia; mas é tão lucido, tão singelo, tão completo o exame ahi feito dos direitos da Companhia, nas suas relações com o Governo e com o publico, que mesmo ao espirito dos leigos se impõe desde logo a convicção de que a defesa não poderia ser nem mais fundamentada, nem mais leal" *Gazeta de Noticias*, 23 de Agosto de 1907.

(82) "De tudo quanto diz a Companhia, com apoio de jurisconsultos de nota, claramente se infere que o que a incommoda é a fiscalização a que o Governo a quer sujeitar.

São Paulo, publicou o *Estado de São Paulo* os documentos da Empresa (83), emquanto a *Tribuna* (Santos), escreveu ter "chegado o termo dos desmandos da soberana Companhia, que até aqui sempre fez o que entendeu, gozando da benevola protecção dos governos passados" (15 de Novembro de 1907). Por seu lado escreveu o *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro (24 de Agosto de 1907):

> Muito se tem dito e escripto a respeito das Docas de Santos. Esta Empresa possue sem duvida um titulo de recommendação que difficilmente se lhe poderá negar: é nacional, fundada e desenvolvida á custa de muito labor, constituindo hoje uma riqueza que honra sobremodo a capacidade technica e administrativa dos filhos do paiz.
>
> Mas nem sempre os homens recordam a somma de esforços e sacrificios que se tem de empregar para attingir a um certo grau de prosperidade.
>
> Alcançada que seja a situação que a pertinacia e o trabalho tornaram possivel, surge logo o clamor dos que não querem medir energias despendidas para a realização da obra.
>
> Ora, a principal verdade em tudo isso é que São Paulo foi impotente para levar a effeito o grande melhoramento que as Docas representam.

E alludindo ao caso em questão, depois de resumil-o:

> São estas, em synthese, as ponderações que resaltam da representação que a Companhia formula contra o decreto que approvou instrucções para a execução do disposto nos §§ 4º, 5º, e 9º do art. 1º da lei numero 1.746, de 13 de Outubro de 1869.
>
> Essas instrucções retroagem e interessam o cumprimento regular de obrigações anteriores, o que ninguem dirá que não seja uma anomalia juridica insanavel. Ha um contracto que não se invalidou, e as partes que o ajustaram, contrahiram ambas por esse instrumento, deveres e direitos. Cercear estes e sobrecarregar aquelles seria illudir o cumprimento de clausulas explicitas, pela intromissão de exigencias novas sem ao menos a equidade de regalias compensadoras.

CAPITULO XXXIII

A PRELIMINAR DE UM PLEITO NOTAVEL

Nos seus fundamentos, conheciam-se, assim, as posições dos dois litigantes. Adversarios, podia-se dizer, porque, de um lado, não cederia a Empresa de seus direitos e, de outro, iria o Governo até o Supremo Tribunal Federal, na sustentação do que lhe pareciam suas prerogativas.

Questão complexa, de facto e de direito, ella constituia um pleito notavel, assim pelos interesses em jogo, como pelos nomes envolvidos num e noutro lado. Pelo Governo, — seus orgãos de acção, á frente dos quaes o Juiz Seccional do Districto Federal e o Procurador da Republica, e, afinal, na questão da exhibição dos livros, o Supremo Tribunal Federal. Pela Empresa, — seu constructor juridico e a flôr dos juristas nacionaes. Nessa phase, em que a Companhia ia entrar, estaria aquelle nos seus melhores dias. Commercialista já consagrado, J. X.

E é natural que assim seja, tão acostumada está ella a ver satisfeitos todos os seus desejos, constituindo-se, de facto, não igual ao Governo, como entende que deve ser em relação a ella, mas superior". *A Tribuna*, Rio de Janeiro, 19 de Setembro de 1907.

(83) "Iniciaremos amanhã a publicação de documentos importantissimos, que mostrarão a natureza dos contractos das obras de melhoramento do porto de Santos e a fiel e honesta execução que têm tido, e provarão que no porto de Santos é onde se pagam as menores taxas. *Estado de São Paulo*, 27 de Agosto de 1907.

Carvalho de Mendonça se doeria de que pretendessem achar o advogado differente do mestre; e não era, pois que no caso em litigio, melhor do que em qualquer outro, pôde applicar á realidade concreta a lição doutrinaria exposta em seus livros.

Correram, em consequencia, no fôro federal, duas acções parallelas. A primiera, proposta pela Companhia, aos 13 de Novembro de 1907 (84), para o fim de declarar nullo e sem effeito o acto do Ministro da Viação e Obras Publicas, de 25 de Outubro do mesmo anno, mandando applicar ás relações contractuaes da autora o Decreto n. 6.501, de 6 de Junho de 1907, cuja annulação tambem se pedia. A segunda, intentada cerca de duas semanas depois, aos 26 de Novembro de 1907, pelo 2° Procurador da Republica na Secção do Districto Federal, pedia a exhibição dos livros da Companhia, sob as penas da lei. (85)

Identicas em essencia, as duas acções tinham finalidade diversa. A da Empresa visava tornar sem effeito o decreto, que a feria; a da União pedia a exhibição dos livros como acto preparatorio da acção que teria que propôr. Uma era, pois, muito mais ampla que a outra. Mas como a segunda se baseava nos mesmos argumentos que a primeira impugnava, o fundo, as razões, a documentação não variavam. A Empresa pediria mesmo, sem ser attendida, que se unissem as duas causas numa só. A copia de argumentos, citações, leis, decretos, envolvendo questões novas e elucidando antigas, na construcção dos portos e até nas estradas de ferro, foi, nessas duas lides, verdadeiramente notavel. Seria impossivel transportal-a para aqui. Dos seus aspectos mais relevantes, dar-se ha, entretanto, resenha adiante.

Era verdade, em primeiro lugar, que, publicando as instrucções do decreto n. 6.501, visava o Governo directamente a Empresa de Santos? Embora de caracter geral, não havia duvida que o fim foi colher a Companhia nas suas malhas. Os primeiros passos do Poder Executivo denotaram vacilação (87),

---

(84) Vêr: *Concessão de Obras Publicas* (Melhoramento do porto de Santos). Pleito notavel entre a Companhia Docas de Santos e a União Federal, São Paulo, Cardoso, Filho & Companhia, 1910, 269 paginas.

(85) Vêr: *Representação ao Exmo. Sr. Presidente da Republica contra o decreto n. 6.501, de 6 de Junho de* 1907. São Paulo, Typ. Cardoso, Filho & Companhia, 1907, cit. — *Protesto contra o decreto n.* 6.501, *de 6 de Junho de* 1907, idem. — *Exhibição Judicial dos livros da Companhia Docas de Santos,* idem, 1908. — Supremo Tribunal Federal. *Exhibição Judicial dos livros da Companhia Docas de Santos.* Minuta do aggravo. Idem, 1908. — *Exhibição Judicial de livros da Companhia Docas de Santos no Senado e na Imprensa.* Idem, 1908. — Supremo Tribunal Federal, aggravo n. 1.073. *Exhibição Judicial de livros da Companhia Docas de Santos,* embargos ao Accórdão. Idem, 1908. — *Exhibição Judicial de Livros da Companhia Docas de Santos.* Julgamento dos embargos. Idem, 1908 e Embargos de Declaração, Idem, 1909. Todos esses folhetos reuniram-se sob o titulo *A Exhibição Judicial dos livros da Companhia Docas de Santos* com mais de 400 paginas.

(86) A Companhia Docas de Santos havia feito protesto judicial contra o referido decreto n. 6.501 (27 de Julho de 1907), acompanhando-o da opinião de Lafayette Rodrigues Pereira, Clovis Bevilacqua, Raul Fernandes, Costa Barradas, Pires Brandão e Urbano Santos. Esse protesto concluia assim: "Para resalva e garantia de seus direitos e salvaguarda dos capitaes empenhados nas obras do porto de Santos, capitaes nacionaes, a supplicante, declarando que absolutamente não acceita como parte integrante ou complementar dos seus contractos as novas clausulas estabelecidas naquelle decreto n. 6.501, de 6 de Junho, vem protestar em juizo contra os effeitos que o Governo Federal pretende attribuir a este acto discricionario e attentatorio dos direitos da supplicante, e bem assim protestar pelos prejuizos, perdas e damnos que delle resultarem para a mesma supplicante".

(87) "As Instrucções de 7 de Novembro de 1906 foram expedidas pelo Ministro Lauro Müller para o fim de regular as condições em que devia ser estabelecido o trafego nas secções ou trechos de obras que fossem sendo definitivamente apparelhados, mas taes Instrucções não se referem á autora... Tanto entendera assim aquelle Ministro que nenhuma providencia determinou para serem taes Instrucções applicadas ás relações contractuaes da autora.

pois pretendiam applicar as instrucções Lauro Müller (7 de Novembro de 1906) que evidentemente não bastavam, regulando, como faziam, apenas as condições do trafego, nas secções ou trechos de obras de portos; e, por isso, resolveu o mesmo Poder criar novas, que o autorizassem a penetrar nos §§ 4, 5 e 9 da Lei n. 1.764, de 1869, o que fez com o decreto n. 6.501. Queixou-se a Companhia do golpe "pessoal, premeditado e tentado" contra seus direitos (88), mas o facto é que o Governo lançou mão do que lhe parecia mais adequado. E impugnada pela Empresa a applicação dessas instrucções aos seus contractos, decidiu-se o Governo afinal por uma acção preparatoria de exhibição de livros (89).

Era isso, porém, coisa secundaria em face da questão de fundo. Ora, mostrava esta que, dentro da legislação existente e na fórma dos contractos em vigôr entre a União e a Empresa, não podia aquella dizer-se a mais amparada. Assim (para começar por uma preliminar decisiva) podia um decreto administrativo (n. 6.501, de 1907) applicar-se á regulamentação de uma lei (n. 1.746, de 1869) e, mais do que isso, a contractos que, baseados nella, continham modificações de seu texto e se consideravam, por isso, como reguladores do regime juridico da Empresa?

Dizia, com effeito, a clausula II do contracto de concessão de 20 de Julho de 1888, autorizado pelo decreto n. 9.979, de 12 do mesmo mez, que os concessionarios teriam o uso e gozo das obras com os onus e vantagens da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, "e de accôrdo com as modificações provenientes das presentes clausulas". Bem se via que menos sobre a lei de 1869 que o sobre contracto de concessão tinha a Empresa seus alicerces juridicos: e que não podia o Poder Executivo, por meras instrucções, tentar alteral-os. Citou Cesario da Silva Pereira, Procurador da Republica, a Amaro Cavalcanti, sobre a posição

---

"As Instrucções de 2 de Janeiro de 1897, que aliás já se achavam caducas depois do decreto n. 2.885, de 25 de Abril de 1898 (fiscalização das estradas de ferro federaes), declaravam, no § 8°, que sómente "estavam sujeitas á prestação de contas as companhias que gozavam de garantia de juros ou as que eram forçadas a prestal-as por disposições dos seus contractos", casos em que se não encontrava a autora". — *Concessão de Obras Publicas*, cit. pag. 9.

(88) Foi o que as razões da Empresa chamaram de "artimanha ministerial". J. X. Carvalho de Mendonça redarguiu por vezes com vivacidade. Do lado opposto, iguaes desafogos. Para elle, por exemplo, o estudo da representação da Empresa, feito pelo Ministerio da Viação, e referido atraz, era "peça cerebrina", "obra da rabulice e da alicantina", "estupefaciente estudo que o *Diario Official* estampou para assombro dos amantes da justiça". No caso da "artimanha ministerial", a Companhia havia recusado mandar representante á commissão de exame de contas, que se reuniu a 12 de Novembro de 1907, na Directoria Geral dos Telegraphos da Capital Federal, para a qual fôra convidada por officio do engenheiro fiscal de 7 anterior, quando no mesmo dia 12 de Novembro o Ministro da Viação pediu ao seu collega da Justiça fosse a Companhia citada, visto não ter constituido seu representante na commissão; e a 23 seguinte, já em officio reservado, solicitava fosse requerida a exhibição de livros como preparatoria da acção a propôr-se contra a Companhia "por violação de clausulas de seu contracto". Foram estas as palavras da Empresa: "Que está evidentissimo, o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, sob pretexto de uma exhibição de livros da ré, como preparatorio de acção por violação de clausulas contractuaes (clausulas contractuaes considera elle as disposições do inconstitucional decreto n. 6.501, de 6 de Junho de 1907), quer obter o documento para os trabalhos daquella commissão, descobrindo-se assim o ardil, o expediente improprio de quem representa o Poder Publico, simulando a verdade perante o Poder Judiciario, com o intuito de conseguir, indirectamente, a execução do inconstitucional decreto n. 6.501, offensivo dos direitos adquiridos da ré". — *Exhibição Judicial dos livros da Companhia Docas de Santos*, cit., pag. 17.

(89) "Eis as palavras textuaes do Ministro, no *Diario Official* de 27 de Outubro de 1907: :Publicamos em seguida o estudo da representação dirigida ao Governo pela Companhia Docas de Santos, a 15 de Março p. p., o qual serviu de base á organização das instrucções approvadas pelo decreto n. 6.501, de 6 de Junho do corrente anno". "Resulta, evidentemente, dessas palavras a confissão do Governo de que o decreto n. 6.501, de 1907, é um acto pessoal, forjado para ferir a Companhia Docas de Santos, interpretando discricionariamente os seus contractos". — *Concessão de Obras Publicas*, cit., pag. 132.

do Estado como parte contractante, e, ao mesmo tempo, fiscal vigilante, constante dos interesses publicos (90). Retrucou Carvalho de Mendonça que, nessa propria citação, não podia o Estado, mesmo em tal posição (e era o que proclamava a Empresa), alterar obrigações solennes assumidas:

> O illustrado Amaro Cavalcanti, depois de haver escripto o que disse o Primeiro Procurador da Republica, accrescentou: "Por certo que ha um limite imposto a essa qualidade superior da parte do Governo; este não póde, pela sua vontade exclusiva, alterar a natureza, especie ou substancia das obrigações tomadas; não póde igualmente impôr ao outro contractante novos encargos e condições que se não achem, explicita e implicitamente, previstas nas clausulas do contracto; e se o fizer, commetterá uma violação das obrigações contractuaes, e pela qual terá de responder como qualquer individuo, segundo as regras do direito commum".

Os jurisconsultos ouvidos não deixavam, aliás, duvida a respeito. O proprio Governo, depois, o reconheceria implicitamente no accôrdo a que chegaria com a Empresa. Assim o Visconde de Ouro Preto, para quem as instrucções do decreto n. 6.501 eram inconstitucionaes por alterarem contractos existentes:

> Não se argumente que na collecção das leis figura o decreto n. 2.917, de 21 de Junho de 1898, approvando regulamento para os serviços de construcção e melhoramento de portos, rios e canaes, por quanto:
>
> *a*) foi esse decreto promulgado, em virtude de autorização expressa dalei numero 490, de 16 de Dezembro de 1897, artigo 10 n. 5, e nenhuma lei autorizou o de 6 de Junho ultimo;
>
> *b*) tanto comprehendeu o expeditor (Presidente Prudente de Moraes) que aquella autorização não lhe concedia poderes para retroagir, modificando convenções estipuladas, que, especificando no artigo 10 as attribuições das commissões de melhoramentos hydraulicos, mandou respeitar os contractos existentes. (Citado decreto n. 2.917, artigo 10, § 6°).
>
> *c*) Esse decreto, portanto, fornece argumento contra o de n. 6.501, de Junho de 1907, sendo, demais, certo que, em todo o caso, um abuso não justificaria outro.
>
> Accresce: os preceitos dos §§ 4°, 5° e 9° da lei n. 1.746, de 1869, foram incluidos no contracto de 20 de Julho de 1888, como clausulas delle, donde resulta que, afastando-se de taes dispositivos o decreto n. 6.501, ao mesmo tempo, faltava á fé do dito contracto, violando-o.
>
> Nenhuma alteração na intelligencia clara e natural dessas clausulas e no modo como foram entendidas num percurso de quasi 19 annos, podia effectuar-se sem a anuencia da Companhia, porque os contractos se modificam ou se desfazem pelo mesmo modo porque se celebram — mediante accôrdo pleno dos estipulantes: — *duorum vel plurium in idem placitum consensus*.

---

(90) "E' principio fundamental de direito administrativo geralmente consagrado nos diversos codigos que, muito embora o Governo acceite o papel de parte nos contractos (de concessão de privilegios, de construcção de estradas de ferro, de portos, etc.) que faz com particulares, não se despe por isso das suas funcções proprias, ou melhor dizendo, da sua qualidade de fiscal constante dos interesses publicos E é a razão porque o mesmo, não obstante ser uma parte contractante, continúa a despachar e decidir as questões concernentes ou as reclamações da outra parte contratante, a expedir instrucções, a regular os serviços e até a impôr certas penas, desde que semelhantes actos se tornem precisos á boa execução do respectivo contracto. Quem contracta com o Governo ou o poder publico sabe, de antemão, que isso assim é e assim não póde deixar de ser; não trata com uma parte, de igual a igual, na inteira acepção desses termos, ainda que em virtude do contracto, tanto o Governo como o individuo particular tenham assumido obrigações bilateraes reciprocas aos olhos do direito". (A. Cavalcanti, Resp. Civil do Estado, pag. 581). — Idem, pag. 45.

Adiante:

> Longe de constituir acto legal da administração publica, o decreto n. 6.501 em questão é acto delictuoso, definido na lei n. 30, de 8 de Janeiro de 1892, nos artigos que se exprimem: "Art. 37. Expedir decretos, instrucções, regulamentos ou ordens, ou fazer requisições contrarias ás disposições expressas da Constituição ou da lei". "Art. 38. Deixar de cumprir as disposições expressas da Constituição ou da lei". Concluindo, nesta parte, respondo pela mais formal negativa ao 1° quesito: o decreto tantas vezes citado n. 6.501, não deve, nem póde ser applicado á Companhia Docas de Santos, cujo contracto data de 20 de Julho de 1888.

Assim tambem o Conselheiro Lafayette Rodrigues Pereira, principe de nossos tratadistas:

> A applicação das disposições do decreto n. 6.501, de 6 de Junho do corrente anno de 1907, a que allude a proposta, á Companhia Docas de Santos, transformaria a economia do systema do contracto de 20 de Julho de 1888 e contractos posteriores celebrados entre a dita Companhia e o Governo e importaria para ella a imposição de praticas, onus e obrigações de que nos referidos contractos não se cogitou.
>
> Nos contractos da natureza daquelles de que se trata, pelos quaes o Governo incumbe a particulares, individuos ou sociedades, serviços de utilidade publica, figura o Governo como contractante particular, no mesmo plano que o outro contractante, sujeito em tudo que entende com as clausulas estipuladas, ao Direito Privado, ás Leis do Processo e ao Poder Judiciario. Não lhe é licito, reassumindo as suas attribuições de poder publico, modificar, alterar ou derogar as estipulações do contracto, ou por via de decretos e regulamentos, ou por acto especial. Se tal lhe fosse permittido, os contractos dos particulares com o Governo seriam verdadeiras burlas, em que nenhum homem serio quereria figurar (Consulta da Secção de Fazenda do Conselho de Estado de 3 de Julho de 1871 e Resolução Imperial de 26 do mesmo mez e anno, vol. 7°, pags. 20-21).
>
> A applicação, pois, das alludidas disposições do citado decreto n. 6.501 aos contractos com a Companhia Docas de Santos trará como consequencia a violação e infração franca e manifesta dos ditos contractos; será um abuso de poder, um acto que não póde ter outra qualificação que a de arbitrario e despotico.

Do mesmo modo Clovis Bevilacqua:

> José Pinto de Oliveira e outros propuzeram-se a realizar as obras planejadas, nos termos do edital de concurrencia, e o Governo, tendo em vista a proposta por elles apresentada, contractou a execução das obras. Nesse contracto se estabelece (clausula 2ª) que os concessionarios terão o uso e gozo das obras com os onus e as vantagens estabelecidas na lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.
>
> Consequentemente não só o contracto foi celebrado de accôrdo com a citada lei de 1869, como os dispositivos della foram incorporados no contracto.
>
> Desta proprosição desprendem-se duas consequencias:
>
> *a*) Os trabalhos do porto de Santos têm de executar-se, por parte dos concessionarios de que aqui se trata, ou de seus successores, segundo o regime da citada lei de 1869;
>
> *b*) As disposições da lei n. 1.746, de 1869, incorporadas no contracto, perderam, em relação aos contractantes, o caracter de regras sociaes obrigatorias, para tomarem o caracter de clausulas contractuaes; obrigando os dois contraentes, que se não podem dellas apartar a não ser por mutuo consenso.
>
> Se o regime proposto e acceito para as obras do porto de Santos foi o da lei de 13 de Outubro de 1869, alterar esse regime é offender direitos adquiridos.
>
> E se os dispositivos da mesma lei se tornaram clausulas de um contracto, não podem ser alteradas sem accôrdo dos contractantes.
>
> A isso se opporia o principio da garantia juridica dos contractos, os quaes, uma vez firmados, não podem mais ser dissolvidos, alterados

ou desprezados pelo arbitrio de um só dos pactuantes. Ainda que se revogasse a lei de 1869, suas disposições incorporadas no contracto, subsistiriam com elle, porque ahi não eram mais editos legislativos revogaveis, e sim clausulas intangiveis de um contracto gerador de obrigações reciprocas.

Igualmente Raul Fernandes, falando das concessões:

A de que é titular presentemente a Companhia Docas de Santos revestiu explicitamente essa fórma no instrumento de 20 de Julho de 1888, *ut verb*. "... o Sr. Ministro resolve contractar... E para firmeza de tudo se lavrou o presente contracto..."

As instrucções baixadas com o decreto n. 6.501, de 6 de Junho de 1907 impõem á concessionaria onus e obrigações não cogitados nesse contracto, como sejam a medição, descripção e avaliação annual das obras em andamento para lhes determinar o custo; o processo de tomada de contas da receita e despesa annual; a reducção eventual das taxas na proporção dos lucros auferidos em relação ao capital empregado nos trechos de cáes provisoriamente trafegados; — obrigações estas que alteram a situação criada definitvamente pelo contracto, onde nada se estipulou nesse sentido.

Situação definitiva, digo, porque concluida a convenção, nada mais póde ser alterado sem o consentimento reciproco dos contractantes, tão necessario para esse effeito como para o de criar o proprio contracto.

Não importa que o contractante, que assim procura infringir o contracto, seja o Governo, procedendo para esse effeito por meio de instrucções expedidas para execução da lei n. 1.746, de 1869.

Entrando em relação contractual com um particular, o Governo despe-se da sua qualidade de poder publico; nivela-se com o outro contractante, e o ajuste fica submettido ás regras do direito privado, uma das quaes é a indeclinabilidade do consentimento das partes para a perfeição dos contractos e das modificações posteriormente feitas no conteúdo das obrigações reciprocamente assumidas.

Mais:

O direito de regulamentação das leis não póde ser exercido com infracção dos vinculos contractuaes assumidos sob o imperio de disposições anteriores, as quaes adherem aos contractos, que regeram; são a sua lei e sobrevivem a si mesmos para prestar efficiencia ao acto. Se as proprias leis não tem effeito retroactivo em relação a direitos adquiridos, menos podem tel-o os regulamentos, maximé, para infringir compromissos do proprio poder que o expede.

Do mesmo modo Joaquim da Costa Barradas:

As condições ou bases estabelecidas no decreto n. 1.743, de 13 de Outubro de 1869, repetidas no referido edital, converteram-se em clausulas do contracto, e são como taes obrigatorias tanto para o Governo como para os contractantes. E' um contracto bilateral e oneroso.

Organizada a Companhia Docas de Santos para realizar aquellas obras, subrogada nos direitos e obrigações dos contractantes, a situação juridica da mesma Companhia pelo contracto de 20 de Julho não é de simples empreiteira, mas de concessionaria de um serviço publico, que lhe foi adjudicado por concurrencia, sem outra remuneração do avultado capital, que tinha de applicar nessa empresa, senão as taxas que possa perceber do serviço, a que as obras se destinam.

Póde o Governo expedir regulamentos para a boa execução das leis, mas não póde, no uso desta faculdade ou a pretexto della, regulamentar as clausulas contractuaes, que são sómente reguladas pelo direito commum, e estão sob o amparo dos tribunaes ordinarios.

Ora, tendo-se reduzido no contracto de 1888 as bases estabelecidas no decreto n. 1.746 de 1869 para as obras do porto de Santos a clausulas contractuaes, não cabe ao Governo regular esse decreto de modo a onerar a parte, com quem contractou, fazendo-lhe exigencias, que não se acham no contracto, e a que essa parte não póde ser obrigada com justiça.

Adiante:

Do facto de ser um desses contractantes a administração publica não resulta que ella possa impôr ao outro condições ou onus, que não foram estipulados nem previstos, porque a administração publica, quando contracta com um particular, não funcciona como poder publico, não exerce acto de imperio; obra como pessôa juridica, põe-se em contacto com a actividade livre dos particulares; nivela-se com estes, e fica sujeita como a outra parte contractante, na mais perfeita igualdade, ás clausulas do seu contracto, sem lhe ser permittido, nem mesmo ser decente, que a pretexto de regulamentar uma lei, altere as clausulas contractuaes, ou imponha ao outro contractante encargos, que não estão no contracto, nem foram previstos por occasião delle.

Tambem Pires Brandão:

Na vigencia da autorização concedida ao Governo para contractar a construcção de differentes portos, de docas e armazens para carga e descarga, guarda e conservação de mercadorias de importação e exportação, sob as bases estabelecidas no artigo 1° da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, foi aberta concurrencia publica para as obras de melhoramentos do Porto de Santos, conforme o edital de 19 de Outubro de 1886.

Neste edital declarou o Governo que eram condições do contracto as disposições da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.

Acceita a proposta dos concurrentes José Pinto de Oliveira e outros, da qual é hoje cessionaria a Companhia Docas de Santos, foi lavrado o contracto, sendo nelle estipuladas como condições contractuaes as clausulas da referida lei de 13 de Outubro.

Feito o contracto as relações de direito que delle resultam para as partes contractantes não se modificam nem alteram pela qualidade de uma dellas ser o Governo ou a administração publica.

O vinculo juridico do contracto liga as partes contractantes, poder publico ou particular, ás estipulações ajustadas, e as questões que possam surgir sobre a sua validade, interpretação e execução ficam sujeitas ás prescripções do direito civil e ao poder judiciario. Tal é o regime do nosso direito e dos povos cultos.

Mais:

Não podia, portanto, o Governo, parte contractante, expedir o decreto n. 6.501, de 6 de Junho sem violação manifesta do contracto que celebrou com a Companhia Docas de Santos, em pleno vigôr.

Ainda por outro aspecto é inconstitucional o referido decreto inquinado como se acha do vicio da retroactividade, fulminado pelo artigo 11 n. 3° do Estatuto Constitucional da Republica.

Tendo sido celebrado em 20 de Julho de 1888 para as obras de melhoramento do porto de Santos sob o influxo da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, cujas disposições foram adoptadas como clausulas contractuaes, não podia ser modificado, interpretado ou alterado por vontade de uma das partes e sem ferir direitos adquiridos.

Por ultimo, Urbano Santos:

Nos contractos da Companhia, constantes da consulta, existe estipulação definida de obrigações e direitos, de onus e vantagens. Portanto, é irrecusavel que no caso existe um contracto, protegido pelo direito.

Deste contracto são parte integrante as clausulas da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.

O Estado impôz publicamente como condição para outorga da concessão da obra a inclusão dessas clausulas; posteriormente inseriu isso mesmo no contracto derivado da concessão. Não ha negar, pois, como diz notavel documento annexo á consulta, que essas clausulas de legaes se converteram em clausulas contractuaes.

CAPITULO XXXIV

FIXAÇÃO DO CAPITAL, CUSTO DE CONSTRUCÇÃO

Vencedora essa preliminar, claro é que não poderiam applicar-se sem violencia á Companhia Docas de Santos as exigencias do decreto n. 6.501, de 1907.

Nem por isso deixaram taes exigencias de merecer minucioso exame e opugnação. E' que para o Governo, constituia, como vimos, ponto pacifico a applicação do referido decreto. Para sua promulgação fundava-se mesmo no art. 48, n. 1 da Constituição. Sobre esse ponto escreveu Lafayette:

> Não cabia na alçada do Chefe da Nação firmar taes instrucções (Decreto n. 6.501), visto como aquella lei não é resolução do Congresso, inexistente na data de ser promulgada. Em materia de competencia, não é admissivel interpretação extensiva ou ampliativa. Decorre a competencia dos estrictos termos da lei que a conferiu. Taxativamente fala a Constituição em leis ou resoluções do Congresso republicano.
>
> Nenhuma allusão se faz ali ás antigas leis do Imperio, para incluil-as na attribuição de regulamental-as, concedida ao Presidente da Republica. E até, no artigo 83, se determina que continuem em vigôr, emquanto não revogadas, as leis do antigo regime, que explicita ou implicitamente, não contrariem ao novo systema de governo e aos principios na nova Constituição consagrados.
>
> Ora, a lei n. 1.746, de 1869, nada contém de infenso á Constituição Federal, nem ainda aos principios mais reconditamente nella estabelecidos, e não foi revogada, nem abrogada. Logo, está em pleno vigôr, tal como foi promulgada, e nas mesmas condições em que foi, então, entendida e praticada.
>
> Portanto, é evidente que fazendo baixar o decreto n. 6.501, de 6 de Junho ultimo, exhorbitou o Presidente da Republica dos poderes que lhe são delegados, unicos que póde legalmente exercer.
>
> *Nullus est major defectus, quam defectus potestatis.*

E' de lembrar que se referiam as exigencias do decreto n. 6.501 á fixação do capital, ao custo das obras, á reducção das tarifas e, finalmente, á exhibição dos livros. Venceria, em principio, a Empresa naquellas mas só depois de perder em juizo na ultima.

Solidas eram suas razões. Como já vimos, a concurrencia versou apenas sobre o prazo da concessão e o preço das taxas, tendo os concurrentes que acceitar depois certas modificações não estipuladas nos editaes, sem augmento do orçamento, que tambem já receberam fixado pelo Governo, no valor de 3.851:505$570; e nos contractos posteriores manteve-se esse systema de orçamento prévio. Se devia haver medição, calculo do custo, etc., era antes de approvado o orçamento e não depois de mandados addicionar, por decreto e em contracto, á conta do capital existente, cada um dos orçamentos subsequentes. Dezeseis eram, como vimos, esses contractos posteriores ao de 20 de Julho de 1888, nos quaes se alludiu sempre á conta de capital, aberta até á conclusão dos trabalhos.

Tanto era isso exacto, que excepcionalmente, quando houve urgencia reclamada pelo Governo, muitas obras complementares e dependencias do cáes se excluiram desse systema, obrigando-se a Companhia a justificar o custo depois de executadas (Decreto n. 943, de 15 de Julho de 1892, *in fine;* n. 2.562, de 2 de Julho de 1897, art. 3°; n. 4.088, de 22 de Julho de 1901, art. 3°; n. 6.080, de 3 de Julho de 1906, clausula III, etc.) E nem procedia a arguição official do orçamento, como estudo prévio a confirmar-se depois, uma vez que era pratica

a fixação antecipada do capital na construcção de obras publicas. Argumentou Carvalho de Mendonça:

> O custo ou preço das obras publicas póde ser estabelecido préviamente pela importancia dos respectivos orçamentos, mediante convenção das partes, chamado custo ou preço global, fechado ou fixado *à forfait*.
>
> Nesse systema, não ha medição nem avaliação das obras, não existe tabela de preços de unidade, ajustada entre a Administração e o empresario, por isso que o custo das obras é determinado préviamente, a dizer, antes da construcão.
>
> O valor ou custo convencionado torna-se definitivo; nenhum dos contractantes tem o direito de exigir a verificação pela medida ou avaliação das obras.
>
> O empresario corre o risco de perder. A convenção tem o caracter aleatorio. Considerar ficção o facto de se determinar préviamente o custo das obras é falar de outiva; é desconhecer a figura juridica que no Direito Romano já se denominava *per aversionen locatio conductio*.
>
> E' aliás o que se acha dito nas palavras positivas da clausula I do contracto de concessão de 20 de Julho de 1888: "...sem que por isso possam allegar dispendio com a construcção superior á importancia do orçamento..."
>
> Eis ahi: perderiam os concessionarios, se com as obras despendessem mais de 3.851:505$570; ganhariam, se despendessem menos. O Go verno, por sua vez, não podia pedir a reducção do custo ajustado se os concessionarios gastassem quantia inferior á importancia do orçamento.

Tinham sido feitas, de facto no Imperio, outras concessões, sob o regime da lei n. 1.746, e nellas ficou expressamente fixado o capital por antecipação (91). A primitiva concessão no porto de Santos (Conde de Estrella-Andrade Pertence) era desse molde, preconisado, aliás, por alguns Ministros da Monarchia e pelo Conselho de Estado "como aquelle que, aconselhado pela lição dos factos, offerecia maiores garantias aos interesses publicos, tornando facil o *modus vivendi* das empresas com o Governo, evitando a fiscalização constante e minuciosa, difficilima, senão impossivel, de ser bem exercida" (Consulta da Secção dos Negocios do Imperio, 17 de Outubro de 1882). Exemplos? Não faltavam, quer no Imperio, quer na Republica:

> No anno de 1878, o Governo da Monarchia empenhou-se pelo desenvolvimento da viação ferrea e resolvendo-se a garantir os juros dos capitaes empregados nas estradas de ferro, publicou o decreto n. 6.995, de 10 de Agosto de 1878, contendo as bases geraes para as respectivas concessões.
>
> Na clausula I, § 1°, declarava este decreto: "O capital fixo... é determinado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de caracter geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos... etc."
>
> O Ministro da Agricultura, referendario deste decreto, o Visconde de Sinimbú, no Relatorio daquelle anno, apresentado á Assembléa Geral Legislativa, tratando das Estradas de Ferro escreveu:
>
> "Quando o inquerito havia posto em evidencia a necessidade de estabelecer entre o Governo e as companhias relações certas e determinadas, que não dessem causa a constantes duvidas e difficuldades na liquidação dos juros garantidos ou afiançados; quando do mesmo inquerito resultava a alta conveniencia de offerecer aos capitaes collocação tranquilla e a abrigo de contestações; quando, por outro lado, a experi-

---

(91) Vêr: as concessões para as Docas D. Pedro II (Decretos n. 4.492, de 23 de Março de 1870 clausula II, e n. 5.438, de 15 de Outubro de 1873, clausula II; para as obras do porto do Maranhão (Decreto n. 4.541, de 20 de Junho de 1870, clausula III); para as obras do porto da Bahia (Decreto n. 4.966, de 16 de Fevereiro de 1871, clausula III).

encia ha mostrado como illusorias tem sido as exigencias regulamentares para a determinação do maximo capital garantido ou afiançado; pareceu-me que fixar o capital á vista do orçamento, planos e desenhos, quer quanto ao leito da estrada, quer quanto ás obras de arte, edificios, linha telegraphica e material fixo e rodante, era essencial alvitre para fomentar a organização de companhias que se proponham a construir estradas de ferro".

Com o capital fixado irredutivelmente, á vista do orçamento prévio, fizeram-se, entre outras, as concessões de estradas de ferro: Quarahim e Itaquy (Dec. n. 8.312, de 19 de Novembro de 1881); Bagé a Cacequi (Dec. n. 8.346, de 24 de Dezembro de 1881); Santa Catharina a Porto-Alegre (Dec. n. 8.842, de 13 de Janeiro de 1883); Ramal do Timbó (Dec. n. 8.925, de 7 de Abril dè 1883); Itararé ao Rio Grande (Dec. n. 10.432, de 9 de Novembro de 1889).

No Imperio, certo precedente occorrido se ajustava, mesmo, ao caso em litigio:

Entendia o Governo Imperial que, não obstante reconhecido e fixado o capital da estrada de ferro de Maceió a Imperatriz, á vista do orçamento das obras, conforme os termos do decreto n. 6.995, de 10 de Agosto de 1878 (Decreto n. 7.517, de 18 de Outubro de 1879), tinha elle o direito de fiscalizar as despesas que fossem effectivamente realizadas com a construcção das obras e acquisição do material rodante.

A empresa não se conformou com semelhante interpretação, sendo a duvida affecta ao Conselho de Estado (secção dos Negocios do Imperio) e resolvida assim, conforme os termos do aviso de 15 de Dezembro de 1882, na Collecção das Leis e Decisões: "... foi o respectivo capital fixado... independentemente do custo effectivo das obras que depois se realizassem em virtude dos planos e desenhos approvados, de sorte que é fixo e invariavel neste sentido — que toda e qualquer reducção na despesa, proveniente de melhor e mais economica administração, de baixa dos salarios ou do preço dos materiaes, do emprego de instrumentos ou processos de execução mais aperfeiçoados — só deve aproveitar á empresa, do mesmo modo que o excesso de despesa de qualquer origem que seja e ainda realizado *bona fide*, nenhum direito lhe daria para a elevação do seu capital garantido, devendo, portanto, a fiscalização do Governo limitar-se ao que diz respeito á segurança e solidez das obras e á fiel execução dos planos approvados".

A conclusão era *ad rem*:

A Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, na referida consulta, fazendo a apologia do systema de taxar préviamente o custo das obras a cargo das empresas concessionarias á vista dos orçamentos dessas obras, systema aconselhado pela lição dos factos, accentuava em palavras de ouro: "Dahi resulta que o Governo não tem que intervir assim na parte technica, como no movimento economico da empresa, limitada a sua competencia á fiscalização da segurança e solidez das obras e a fiel execução dos planos approvados"... Com o systema do capital indeterminado, sujeito ás eventualidades da construcção, não só torna-se mais difficil a formação das empresas, como tambem o *modus vivendi* destas com o Governo, pela necessidade de uma fiscalização muito mais constante e minuciosa do que a que exige o capital fixo.

Não admirava, pois, que á vista disso, o proprio Governo Affonso Penna, contrariando a Empresa de Santos, houvesse seguido noutras o systema imperial, para fixação prévia do capital das estradas de ferro (92). Nas empresas de

---

(92) Assim o decreto n. 6.463, de 25 de Abril de 1907, approvando as clausulas para revisão do contracto da Companhia Estrada de Ferro Noroéste do Brasil, uma das quaes dizia: "O capital será fixado á vista do orçamento..." e, tambem o decreto

portos, só isso não prevaleceria quando houvesse estipulação em contrario: Manaus, em que o capital effectivamente empregado seria determinado annualmente; Bahia, Pará e Rio Grande do Sul, nos quaes a fixação do capital, annual ou semestralmente, estava dependente da somma despendida; Victoria, em que o capital empregado se fixaria á vista da tabela de preços approvada pelo Governo.

Era concorde a opinião dos juristas consultados.

O Visconde de Ouro Preto:

> Absolutamente é inadmissivel, e nem se comprehende, que uma empresa da ordem da de que se trata, incumbida de serviços de tamanha monta, possa vêr, de tempos em tempos, mais uma vez em questão o que já foi examinado, discutido e resolvido, nos termos do ajuste feito. Não poderia caminhar com firmeza e segurança se estivesse sujeita a voltar sobre seus passos, quanto á fixação do capital, para cujo levantamento foi autorizada e assumiu compromissos.
>
> As obras contractadas formam um bloco, que não póde ser fraccionado em trechos, ou secções, marcando-se para cada qual um certo capital.

Costa Barradas:

> Não tendo a companhia concessionaria contractado as referidas obras por medida ou trechos separados, cada um com capital distinto, mas em globo, na sua totalidade, e para no fim dellas auferir a remuneração dos seus capitaes, empregados nellas, não se póde reconhecer no Governo o arbitrio de dividir a seu talante as obras em secções para attribuir a cada uma dessas partes o respectivo capital dispendido.
>
> Isto sómente seria admissivel, se se tratasse de uma empreitada com que as alludidas instrucções confundem a concessão.
>
> Tratando-se, porém, desta, isto é, de um contracto, em que a parte, que se incumbiu do serviço, adianta do seu bolso as despesas na espectativa de uma fortuna, e quiçá aleatoria remuneração, não se comprehende essa exigencia de uma nova avaliação para fixar o custo de cada secção, quando o contracto foi da totalidade das obras, como um só corpo.

Raul Fernandes:

> Os contractos não dividem as obras em secções devidamente caracterizadas, a que se possam assignalar capitaes independentes.
>
> Ao contrario, tendo primitivamente contractado a construcção de um cáes comprehendido entre o extremo da ponte velha da Estrada de Ferro Ingleza e a rua Braz Cubas (contracto de 20 de Julho de 1888), a Companhia estando as obras em execução, ajustou o prolongamento do mesmo cáes autorizada pelos decretos ns. 10.277, de 30 de Julho de 1889; 966, de 7 de Novembro de 1890 e 942, de 15 de Julho de 1892. A concessão é uma só; um só é o prazo para a Companhia usufruir as obras.
>
> Para dividir agora o cáes em secções com capitaes independentes, o Governo agiria arbitrariamente.
>
> Não importa que o plano da obra fosse successivamente alargado em contractos additivos: em todos elles o Governo autorizou a Companhia a levar o custo das obras accrescidas "á conta do capital" ou a "addicional-o ao capital"; donde se infere que não se trata de capitaes independentes, juxtapostos, mas, ao contrario, de parcellas sommadas e confundidas num capital unico.

---

n. 7 159 de 29 de Outubro de 1909 pelo qual a Compagnie Française do porto do Rio Grande do Sul obteve autorização para construcção de uma estrada de ferro, uma de cujas clausula dizia: "O custo da linha ferrea, de accordo com os planos e orçamento approvados..."

E Clovis Bevilacqua:

> O systema adoptado para a construcção das obras do porto de Santos, conforme o contracto firmado em 20 de Julho de 1888 e não alterado nos contractos posteriormente celebrados, não cogita da medição, descripção e avaliação para fixar-se o capital. Approvados os planos e orçamentos pelo Governo, as obras se executam sob a fiscalização de um delegado do mesmo Governo.
>
> Particularmente quanto á fixação do capital, vê-se do primeiro contracto de 1888 que resulta do orçamento approvado, desde que sejam realizadas as obras. Assim diz a primeira clausula, segunda parte: "As referidas obras serão executadas de accôrdo com os estudos alludidos apresentados ao Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em data de 10 de Julho e 9 de Outubro de 1886, com as seguintes modificações que os concessionarios obrigam-se a effectuar, sem que para isso possam allegar dispêndio com a construcção, superior á importancia do orçamento constante dos mesmos estudos".
>
> Eis ahi: fixado o capital no orçamento, approvado este pelo Governo e realizadas as obras, pouco importa que tenham custado mais. Não será attendida a reclamação nesse sentido. Porque? Porque dos estudos que foram feitos, se concluio que o capital era sufficiente e os empresarios acceitaram essa fixação de preço, como clausula do seu contracto.
>
> Mas se as obras custarem menos? Será vantagem da Empresa, como seria seu o prejuizo se custassem mais. O que o Governo deve exigir é que as obras se executem segundo o plano estabelecido; e para que o contracto seja fielmente cumprido, nesta parte, foi estabelecida a fiscalização.

Ampliando seu parecer:

> Nos contractos posteriores a orientação é a mesma.
>
> Contracto de 16 de Abril de 1892: "entre si accordaram nos termos do decreto n. 789, de 8 do corrente mez e anno, na approvação dos planos e orçamentos para as obras necessarias, na importancia de ... devendo a consequente importancia ser levada á conta do capital de que trata o decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888" (decreto de concessão das obras de melhoramento do porto de Santos a José Pinto de Oliveira e outros, que a cederam á Companhia Docas de Santos).
>
> Contracto de 12 de Maio de 1892: "approva... os referidos planos e orçamentos, na importancia de... que será addiccionada ao capital da mencionada empresa de obras de melhoramento do porto de Santos".
>
> E, semelhantemente, os contractos que se foram celebrando, á medida que se ia desenvolvendo o plano das obras, desde 20 de Julho de 1888 até 30 de Outubro de 1902, segundo os extractos que acompanham a consulta a que respondo. Neste ultimo contracto se lê: "declarou o mesmo Sr. Ministro que na conformidade do decreto n. 4.603, de 20 do corrente mez, resolvia approvar os orçamentos de obras novas, de reconstrucção e consolidação, cuja importancia deverá ser incluida no capital da Companhia Docas de Santos". E mais: "O custo das obras indicadas até a importancia total de. . será incluido na conta de capital da Companhia, á medida que forem sendo concluidas".

De facto, se havia concessão, era uma só, em suas varias ampliações; se o capital tinha sido o approvado pelas duas partes contractantes e constante até então da somma de 95.508:732$845, era claro que a Companhia não devia abrir á inspecção suas contas de custo que a revisão das tarifas e consequente abaixamento das taxas só se exigiriam quando terminadas as obras e que, por ultimo, seus livros e mais documentos ficavam livres de exame official. Ella havia declarado ao Governo que "terminadas as obras, fixado o seu capital inteiro, apresentaria ao Governo, nas épocas contractuaes, a demonstração de seus lucros liquidos"; e o faria, ministrando-lhe então "os meios exactos e insuspeitos para a verificação desses lucros". Quando mais não houvesse, a

comprehensão de seus contractos, approvada invariavelmente pela União, durante já 19 annos, constituia argumento decisivo em seu favor.

A essse respeito, houve confusão entre capital social e da construcção, no espirito publico. Seria possivel que a consciencia da magistratura tão pouco os distinguisse? Continuou Carvalho de Mendonça:

> O capital com que se constituiu a sociedade anonyma Companhia Docas de Santos é coisa diversa do capital reconhecido pelo Governo para os effeitos da concessão.
>
> Esses dois capitaes podem ser do mesmo valor; não ha inconveniente em que um seja maior ou menor do que o outro.
>
> A Companhia Docas de Santos, por exemplo, tem de capital social 60.000 contos de réis. O capital da empresa do porto de Santos, até á data da propositura da presente causa, andava por mais de 94.000 contos. E isso se explica naturalmente. A autora emittiu um emprestimo por obrigações no valor igual ao seu capital. Eis donde lhe vieram os recursos para a construcção das obras.
>
> O capital da Empresa, capital de construcção, no fim do prazo contractual, deve estar reproduzido por meio de quotas deduzidas dos lucros. Para esse fim a Companhia está obrigada a formar um fundo de amortização (Lei n. 1.746, artigo 1º, § 4º).
>
> Comprehende-se bem que, revertendo as obras para o Governo no fim daquelle prazo, o capital da Empresa não estará mais representado pelas obras, porém, pelo fundo de amortização que garantirá aos accionistas o activo da Companhia.
>
> O capital social da autora, capital commercial digamos assim, mantem-se integro, completo até o fim do termo designado nos Estatutos, sendo prohibida amortização delle, porque é a garantia dos credores da sociedade (Decreto n. 434, de 1891, artigo 40, 2ª alinea, verb. "sem offensa do capital".
>
> O capital de construcção representa o valor das obras contractadas. O capital social da autora representa o valor em bens, coisas ou direitos com que entraram os socios.
>
> O capital de construcção é indivizivel; os seus resultados são os lucros da exploração das obras. Estes lucros quando excederem de 12% obrigam a reducção das tarifas. O capital social da autora é dividido em acções. Estas acções dão direito a um dividendo que não tem limite.

Quanto aos dividendos:

> A crassa ignorancia de certos individuos, atacados da mania de maldizer da autora, tem procurado tambem confundir os lucros liquidos da Empresa das obras de melhoramento do porto de Santos com os dividendos da sociedade anonyma Companhia Docas de Santos.
>
> Para os effeitos do contracto de concessão, não se attende aos dividendos que a sociedade anonyma possa distribuir aos seus accionistas, mas, exclusivamente, aos lucros liquidos da Empresa concessionaria.
>
> A Companhia Docas de Santos podia ter a seu cargo a construcção e exploração industrial de dois ou mais portos. Cada um destes constituiria objecto de empresa distinta, regulada pelos respectivos actos de concessão. Os capitaes de construcção dessas empresas, os lucros liquidos de cada uma não se confundiriam com o capital social da Companhia Docas de Santos nem com os dividendos que esta distribuisse.

No caso do custo da construcção, tanto menos justa era a posição da União, quanto, só podendo elle applicar-se ás empresas com garantia de juros, o proprio Governo abria excepção ao decreto n. 6.501. Caso recente o provava:

> Trinta e cinco dias depois de publicado o decreto n. 6.501, de 6 de Julho de 1907, o Governo favoreceu com vantagens excepcionaes a concessionaria das obras de melhoramento do porto da Victoria, concedendo-lhe pelo decreto n. 6.559, de 11 de Julho do mesmo anno, a garantia de juros e de renda.

Não obstante, exceptuou esta concessionaria da disciplina do decreto n. 6.501, de 6 de Julho. Assim é que, no decreto n. 6.559, manteve, entre outras, as seguintes clausulas do decreto anterior n. 5.951, de 28 de Março de 1906, em manifesta opposição ás instrucções do decreto n. 6.501:

1ª — A concessionaria não será obrigada a exhibir os seus livros commerciaes; apresentará, apenas, quando forem exigidos pelo fiscal, os balancetes e mais documentos concernentes a réceita e despesa (clausula XXXI do decreto n. 5.951).

2ª — A concessionaria não está obrigada a reduzir as taxas senão quando os lucros liquidos da Empresa forem superiores a 12% e sómente depois de concluidas todas as obras (clausula XXI do decreto n. 5.951, citado).

Nas Estradas de Ferro era a regra:

O decreto n. 7.959, de 29 de Dezembro de 1880, approvando as clausulas reguladoras das concessões de estradas de ferro, sem garantia de juros, não obrigou as empresas á prestação de contas annuaes nem deu ao Governo o direito de intervir em sua vida economica, não obstante ter imposto a reducção das tarifas logo que os dividendos excedessem de 12%.

O decreto n. 6.787, de 19 de Dezembro de 1907, que approvou o regulamento para o serviço de fiscalização das estradas de ferro federaes, no art. 8º, ns. XI e XIII, não admitte aquella intervenção nas estradas de ferro que não gozam favores pecuniarios da União.

Temos ainda as decisões seguintes, elucidando bem o ponto:

1º — O aviso n. 35, de 10 de Maio de 1887, no qual o Ministro da Agricultura e Obras Publicas (Conselheiro Antonio Prado) disse ao Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres: "O direito que tem o Governo de fiscalizar as despesas do custeio e de providenciar para que estas se realizem com a maior economia, é consequencia necessaria do proprio regime da garantia de juros do Estado... e em virtude do qual em certas condições o Governo obrigou-se a completar determinada renda liquida e em outras adquiriu direito a partilha do que exceder os limites ajustados, tendo, portanto, em todos os casos valiosos interesses dependentes da importancia que se despender com o custeio das estradas e que absolutamente não poderiam ficar á discreção das companhias... Emquanto ellas permanecerem sob o regime da garantia de juros, deverão subordinar-se ás condições de dependencia e de fiscalização que decorrem do mesmo regime".

2º — O facto de o Governo mandar cessar as tomadas de contas da receita e despesa das estradas de ferro:

a) Depois de terminados os prazos para a garantia de juros, como se vê do aviso n. 731, de 23 de Novembro de 1904, relativo á Companhia Mogyana: "Faz cessar as tomadas de contas por ter terminado em 30 de Julho de 1904, o prazo de 20 annos fixado pelo decreto n. 8.888, de 17 de Fevereiro de 1883, para o gozo da concessão de garantia de juros as linhas do Rio Grande e Caldas".

b) Depois da desistencia da garantia de juros pelas estradas de ferro:

Temos o exemplo na São Paulo Railway Company Limited, em cuja concessão figura, tambem, a clausula seguinte: "Quando os dividendos da Companhia tiverem sido maiores de 12%, em dois annos consecutivos, terá o Governo o direito de exigir della reducção tal nas tarifas, que faça entrar os referidos dividendos dentro do maximo de 12%.

Com relação ás Empresas de Portos:

As empresas concessionarias de obras de melhoramento de portos que não gozam garantia de renda ou de juros estão isentas da intervenção do Governo na sua parte economica.

Demonstra-se com o seguinte:

O decreto n. 1.109, de 29 de Novembro de 1890, do Governo Provisorio, conseguintemente com força de lei, foi o primeiro acto que tratou da fiscalização daquellas empresas.

E como a esse tempo sómente existia a Empresa das obras do porto de Santos, póde-se dizer que foi um acto especial a essa concessionaria.

Nesse decreto não se dispôz coisa alguma sobre a intervenção do Governo na parte economica da concessionaria. Não se falou de prestação de contas, não houve a minima referencia á commissão de exame de livros ou de escripturação.

Sob o regime deste decreto-lei permaneceu a Companhia Docas de Santos por oito annos.

Durante esse tempo, foram celebrados os mais importantes contractos da Empresa, addictivos ao de 1888.

Desde o inicio da construcção exercera o cargo de fiscal o engenheiro Saboia, que projectara e orçara as obras primitivas, que preparara o edital de concurrencia e as bases do contracto de concessão de 1888.

Nem o Governo, nem este fiscal, nem os seus substitutos jámais exigiram a prestação das contas de custeio das obras e da receita e despesa do trafego, jámais pretenderam intervir na vida economica da concessionaria.

Que prova mais evidente, mais completa póde a autora apresentar sobre a natureza do seu contracto?

Ainda:

No anno de 1898, foi publicado o decreto n. 2.917, de 21 de Junho, approvando o regulamento para os serviços de construcção e melhoramento de portos, rios e canaes, e ahi se accentuou que a intervenção do Governo na administração e economia das empresas concessionarias era especial ás dotadas com garantia de juros ou subvenção.

Eis a disposição do artigo 24, § 8°, do decreto n. 2.917:

"Aos engenheiros fiscaes compete informar-se e acompanhar a gestão das ditas companhias ou empresas em tudo que interessar a respectiva garantia de juros ou subvenção.

A commissão de tomada de contas, que este decreto instituio, deve verificar "a receita e despesa das companhias ou empresas para pagamento de juros garantidos ou alteração das taxas a cobrar para remuneração e amortização do capital effectivamente empregado nas obras". (Art. 24, § 6°).

Está evidente: o decreto não obrigou as empresas sem garantia de juros a prestar annualmente contas documentadas, da sua receita e despesa, como agora exige o Governo.

No caso de Santos o Governo não tinha, pois, por disposição expressa de seu contracto, e por analogia, se não houvesse aquella, intervenção na vida economica da Empresa, quanto á construcção. A elle cabia apenas fiscalizar:

a) A execução das obras contractadas, por intermedio do engenheiro fiscal das obras hydraulicas do porto de Santos, preposto do Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas (Decreto n. 1.109, de 29 de Novembro de 1890, expedido pelo Governo Provisorio, com força de lei, mais tarde substituido pelo decreto n. 2.917, de 21 de Junho de 1898).

b) Os serviços contractados, por intermedio do Inspector da Alfandega de Santos, funccionario do Ministerio da Fazenda. (Contracto de concessão de 20 de Julho de 1888, clausula IX: "O serviço de carga e descarga de mercadorias, uma vez encetado, ficará sujeito á fiscalização da Alfandega, que dará aos concessionarios as precisas instrucções de accôrdo com o regulamento a que o serviço estiver subordinado".

Tão documentadas eram as razões de Carvalho de Mendonça, que difficil seria negar-lhes fundamento. A opinião publica as acompanhou com interesse. Se em Santos se annunciava que ás administrações federaes paulistas, das vaccas

gordas, seguiria a de um mineiro instaurando as das magras (93), no Rio de Janeiro o *Diario de Noticias*, entendeu que o decreto se applicava integralmente á Empresa (94), ao passo que, adversario antigo *O Paiz* rendeu justiça ás razões de J. X. Carvalho de Mendonça (95) que, por sua vez, a *Gazeta de Noticias* chamou de "magistral trabalho juridico em que a Companhia Docas de Santos defendia os seus direitos contra a aggressão que lhe foi feita pelo Governo" (12 de Dezembro de 1907):

> O Governo reconhecendo-se fraquissimo na base primitiva procurou outra para a aggressão, e foram as celebres instrucções em que, a pretexto de regulamentar lei que data de ha 40 annos, visava de facto alterar obrigações e criar obrigações novas em contracto firmado pelo proprio Governo; reconhecendo-se fraquissimo nessa base, o Sr. Ministro da Industria inventa outro expediente, muda a acção administrativa em acção commercial, e cria a estupefaciente doutrina da communhão de bens em caso como o de que se trata, fazendo o Governo socio de empresas particulares que não têm garantia de juros, subvenção ou beneficio pecuniario de qualquer especie.

CAPITULO XXXV

EXHIBIÇÃO DOS LIVROS

As palavras do diario carioca feriam o ponto sobre que o Juiz Federal ia decidir.

Havia communhão de interesses entre o Governo e a Empresa, para que fossem os livros desta examinados por aquelle? Ahi a só questão concreta sobre que se pronunciaria o Poder Judiciario. E' de lembrar-se que a acção da União pedira apenas a exhibição dos livros, como preparatoria da que intentaria depois contra a Empresa de Santos (96).

Pelo artigo 18 do Codigo Commercial, a exhibição judicial da escripturação mercantil só podia ordenar-se, a favor dos interessados, em questões de successão, communhão de sociedade, administração mercantil por conta de outrem e em caso de quebra. Se algum commerciante, accrescentava o artigo 20, recusasse

---

(93) "Chegou á Companhia Docas a vez de recorrer ao Poder Judiciario para invocar direitos ella que até agora só frequentou as ante-camaras dos Ministros, arrancando destes escandalosos favores que sempre redundaram em prejuizo do commercio e da lavoura. As administrações Campos Salles e Rodrigues Alves foram o periodo das vaccas gordas. é justo que venham agora as vaccas magras, para que ella pague peccados velhos e novos". *Tribuna* (Santos no *Diario de Noticias* do Rio de Janeiro, 18 de Novembro de 1907.

(94) "Engana-se redondamente a *Tribuna* quando avança que a fiscalização agora regulada não tem applicação a empresas já organizadas e existentes antes do referido acto, como as Docas de Santos. Esse acto não criou direito novo e muito menos feriu direitos adquiridos". *Diario de Noticias* 10 de Agosto de 1907.

(95 "E pois esse trabalho um novo attestado, aliás superfluo como tal, da alta e escrupulosa probidade scientifica do eminente jurisconsulto e advogado". *O Paiz*, 12 de Dezembro de 1907.

(96) No aviso reservado, de 23 de Novembro de 1907, expedido pelo Ministro da Viação e Obras Publicas ao da Justiça, solicitando providencias para ser requerida exhibição dos livros da Empresa, essa medida se annunciou "como preparatoria da acção a propor por violação de clausulas de seu contracto". O contracto bem é de ver-se que não podia ser o decreto n. 6.501, de 1907, nem a violação podia estar na resistencia da Empresa em acceital-o Para a violação de clausulas do contracto de 1888 e aditivos posteriores, prevalecia o systema da multa (clausula XIII do contracto; decreto n. 9.979 de 12 de Julho de 1888; clausulas VI eVIII, do decreto n. 10.277 de 30 de Julho de 1889; preambulo do decreto n 966, de 7 de Novembro de 1896; clausula VII, do decreto 790, de 8 de Abril de 1892; clausula VI do decreto n. 942, de 15 de Julho de 1892; e clausula IX do decreto n. 2.411, de 23 de Dezembro de 1896.

apresentar os livros nesses casos, quando assim fosse ordenado pela autoridade judicial, soffreria pena de prisão. Negava a Companhia Docas de Santos que fosse commerciante e que, mesmo que o fosse, a communhão, a que se referia o Codigo, se limitava á existente entre conjuges. Restritivo, o artigo 18 não podia ampliar-se por analogia. "Os elementos do texto do artigo 18 do Codigo Commercial são de manifesta intuição, escreveu, de inicio, o advogado da Empresa. Nelle não figura uma só palavra sem significação exacta e incontestada na technica juridica. A lei está redigida sem ambiguidades".

Sociedade civil, não se podia falar, quanto a ella, em livros commerciaes:

> A sociedade Gaffrée, Guinle & Companhia, successora dos concessionarios mencionados nos Decretos ns. 9.979, de 12 de Julho de 1888 e 10.040, de 15 de Setembro do mesmo anno, foi constituida depois de celebrado o contracto de concessão de 20 de Julho de 1888.
>
> Esta sociedade tomou o caracter mercantil porque um dos seus objectos era a compra e venda de materiaes de construcção.
>
> A sociedade anonyma Companhia Docas de Santos, successora de Gaffrée, Guinle & Companhia, foi organizada em 1892, e no contracto de 14 de Novembro deste anno entre a autora e a ré, pelo qual o Governo concedeu autorização para a transferencia da concessão, está declarado que essa Companhia "assumia todas as responsabilidades e obrigações contrahidas pelos concessionarios individualmente".
>
> Ora, se estes concessionarios não contractaram com o Governo na qualidade de commerciantes, se a empresa das Docas de Santos não era mercantil quando se formou em virtude do contracto de concessão de 20 de Julho de 1888, é clarissimo que o Governo não podia contar nem mesmo pensar em livros commerciaes.

Mas, admittindo-se a hypothese, estava a lide n'algum dos quatro casos expressos do Codigo Commercial? Escreveu, ainda preliminarmente, J. X. Carvalho de Mendonça:

> Qual dos quatro casos legaes allegou o Governo para requerer a exhibição judicial dos livros da escripturação commercial por inteiro da ré? Nenhum. Nenhum invocou!
>
> As relações juridicas entre o Governo Federal e a Companhia Docas de Santos emanam do contracto de concessão.
>
> Por meio do contracto de concessão, o concessionario ou empresario obriga-se a executar, á sua custa e risco, a obra publica, sendo pago das despesas da construcção e remunerado pelo seu capital, não com dinheiro recebido da Administração, mas com o direito que esta lhe outorga de perceber certas taxas, durante determinado tempo, daquelles que se utilizarem da obra.
>
> A cessão temporaria que a Administração outorga ao concessionario para perceber taxas é o preço da construcção da obra. Para evitar desembolso immediato, para se pôr a salvo de riscos, a Administração "bat monnaie avec ses droits de puissance publique", concedendo o exercicio destes ao empresario.
>
> E' justamente essa a differença observada, em rigôr, entre o contracto de empreitada e o de concessão. No primeiro, o preço da construcção da obra é pago em dinheiro. No segundo, em moeda de poder publico, na cessão temporaria do direito de perceber certas taxas.
>
> Ora, o contracto de concessão não é titulo de successão, nem titulo de communhão ou sociedade, nem titulo de administração ou gestão mercantil por conta de outrem, nem sentença declaratoria de fallencia.

Allegava a Procuradoria da Republica ser caso de communhão. Assim raciocinou, depois de citar a legislação da Empresa:

> Nestas condições, sendo a Companhia simples usufrutuaria de obras que de direito pertencem á União; estando gerindo um serviço publico e percebendo taxas por delegação do Governo; e, por outro lado,

cabendo ao Estado, não apenas o direito de intervir na parte economica da Empresa, mas ainda o dever indeclinavel de proceder á reducção das taxas desde que os lucros excedam a 12%, e isto em beneficio do publico em geral, o que importa em dizer beneficio da propria Nação, bem de vêr que existe, na hypothese, entre o Governo e a Companhia communhão de interesses. Ora, segundo o expresso dispositivo do artigo 18 do Codigo Commercial, a exhibição dos livros de escripturação commercial por inteiro póde ser ordenada a favor dos interessados no caso de communhão; e o espirito dominante nesse artigo é o da communhão de interesses, conforme o tem sempre reconhecido a jurisprudencia dos nossos tribunaes.

A erudição de Carvalho de Mendonça era, na causa, realmente extraordinaria. A da União, nem por ser menos abundante, deixava de revelar-se. Legislação nacional e estranjeira, codigos nossos e de fóra, autores em varias linguas, a tudo se fez appelo. Era, na verdade, uma pendencia de grande significação, inteiramente nova nos nossos annaes judiciarios. Os inspiradores do nosso direito em Portugal, os dispositivos francezes, allemães, italianos, vieram todos a depoimento; e, tendo-os por modelo, o Codigo Commercial se referia apenas, segundo o advogado da Companhia, á communhão de bens entre conjuges. Citando dos nossos o maior:

> Foi, sem duvida, consultando as fontes que o eximio Teixeira de Freitas, no commentario ao artigo 18 do Codigo Commercial, apreciou a hypothese da communhão nestes termos: "A segunda hypothese — communhão — suppõe livros, ou fallecido o commerciante seu dono, ou commerciante sua dona, na posse de conjuge sobrevivente; ou de alguem (coherdeiro ou não), demandado para inventario e partilha, ou por dependencia desta; ou na posse de condomino, conjuge divorciado, ou outrem (ex-socio ou não), demandado para liquidação e partilha".

Communhão, *res comunis* dos romanos, direito de propriedade de duas ou mais pessôas sobre a mesma coisa: assim acontecia em Santos? A União ali seria a proprietaria definitiva ao cabo do prazo da concessão; durante esta, a Empresa era usufrutuaria, para não dizer proprietaria temporaria. Defendia-se o advogado de que, como professor, houvesse ensinado coisa diversa (97), citando, além de

---

(97) "Em 1902 traçamos ligeiros apontamentos sobre esse arduo assumpto, todo theorico, no *O Direito*, vol. 87, pag. 406 e segs., dizendo:

"A linguagem administrativa é pauperrima; a doutrina apresenta-se não de raro, como pouca segurança, perturbando ideias, que mereciam ser bem assentadas. Sómente com o aperfeiçoamento da Sciencia da Administração e do Direito Administrativo, que, por assim dizer, ainda se acham em formação, poderemos chegar a conclusões firmes e reaes.

"Dentre os systemas propostos pareceu-nos mais facil de justificar o que apregoava o concessionario como usufrutuario, mas ainda assim accrescentamos: "O direito que tem o concessionario de fruir temporariamente as obras realizadas pode-se considerar como um usufruto, embora não seja disciplinado em todas as suas particularidades pelas regras estrictas do Direito Civil, que dominam este instituto" . (O Direito, vol. cit., pag. 488)

"Observamos ainda que a União não era, no rigor juridico, proprietaria das obras, mas lhe attribuiamos, a titulo de depositaria por conta do publico, uma especie de propriedade fiduciaria. Concluimos com essas formaes palavras: "Neste sentido, a União é proprietaria, o concessionario usufrutuario".

"Essa nossa explicação foi envenenada pelo nobre orgão do Ministerio Publico, que nos attribuio o destempero da propriedade plena, absoluta da União sobre as obras de melhoramento do porto de Santos". *Exhibição judicial dos livros da Companhia Docas de Santos*, cit., pag. 45.

(98) "O usufruto exclue a communhão. O usufrutuario não é communeiro, nem socio, nem delegado do proprietario, nem administrador de coisas deste.

"O usufruto é um *jus in re aliena;* em virtude delle, tem-se o direito de gozar coisas de propriedade de outrem pelo modo porque o proprietario gozaria... O preclaro Lafayette diz-nos, em admiravel synthese: "Constituido o usufruto, o proprietario e o usufrutuario se mantem independentes um do outro cada um dentro do circulo de seus direitos... duas ordens de direitos sobre a mesma coisa, mas distintos e separados". (Direito das Coisas, § 96). *Exibição judicial de livros*, cit., pag. 111.

suas proprias lições, uma decisão do Supremo Tribunal Federal (1895) quando decidiu que as empresas de estradas de ferro não tinham "simples direito pessoal e moral, mas um verdadeiro direito de propriedade" e outra do Conselho do Tribunal Civil (1902) quando julgou tambem que a extensão e complexidade dos direitos resultantes de contracto de concessão induziam "a propriedade temporaria do concessionario sobre as obras por elle construidas, com capitaes proprios e responsabilidade dos riscos, a qual se resolve, em virtude do titulo de sua constituição, pelo preenchimento do prazo da concessão, devolvendo-se ao Estado pelo implemento da condição resolutiva, os direitos reaes por elle concedidos, como se jámais houvesse alienado de si". A lei n. 1.746, de 1869, empregava aliás as expressões "seus estabelecimentos" como dos empresarios; "propriedades da Companhia", "suas obras", como ainda dos empresarios; além de exarar textualmente: "As obras e o material fixo e rodante ficarão pertencendo ao Governo findo o prazo da concessão".

Podia deduzir-se, entretanto, o usufruto do facto de explorar a Empresa os serviços de capatazias e armazenagens? Ponderou Carvalho de Mendonça:

> A Companhia Docas de Santos não é concessionaria destes serviços; é concessionaria das obras de melhoramento do porto de Santos.
>
> O de capatazias, ella desempenha nos termos da clausula X, 1ª alinea, do contracto de concessão e o de armazenagem, na conformidade da mesma clausula X, 2ª alinea.
>
> O decreto n. 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893 (regulamento da Companhia), cogitára desses serviços.
>
> Pois bem, desse regulamento, dos regulamentos fiscaes, do contracto de concessão, da natureza de taes serviços, como se deduzir communhão de interesses entre o Governo e a Companhia, se do producto ou remuneração desses serviços o Governo não participa?
>
> O Governo tem de fiscalizal-os, isto é, verificar se a Companhia os desempenha na fórma dos regulamentos aduaneiros. Eis toda a sua intervenção.

Ainda:

> Os donos dos entrepostos são obrigados a enviar balancetes das mercadorias entradas e sahidas, são sujeitos á fiscalização dos inspectores das Alfandegas, que, por empregados aduaneiros, podem examinar a escripturação dos mesmos entrepostos (Nova Consolidação, artigos 232, 233, 234, 241, etc.).
>
> A escripturação dos entrepostos da Companhia Docas de Santos sempre esteve á disposição da Alfandega de Santos, que é fiscal dos serviços de armazenagem e capatazias (contracto de 20 de Julho de 1888), clausula X).
>
> Quanto á devassa dos livros commerciaes dos trapicheiros, á prestação de contas de sua receita e despesa, á intervenção do Governo na economia delles, á sonhada communhão de interesses, não ha lei, nem podia haver, que tal absurdo impuzesse ou estabelecesse.
>
> Accresce que as taxas de capatazias não são destinadas a remunerar o capital da empresa da ré, mas unicamente o respectivo serviço. Essas taxas, portanto, nem estão sujeitas á revisão quinquenal de que trata o artigo 1, § 5º da Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869 (98).

Das taxas da Empresa, as de utilização de cáes eram as que teriam que revêr-se quinquenalmente, reduzindo-se quando, depois de concluidas as obras, se elevasse o lucro além de 12%. As outras, de capatazias e armazenagens, — precisava-se ainda repetil-o? — fixavam-se pelo Governo Federal, para todas as alfandegas da Republica e podiam perceber-se: — as de capatazias, por particulares, mediante arrematação, e as de capatazias e armazenagem por entrepostos ou trapiches alfandegados. Porque davam *deficit* nos outros portos, a União confiou a de capatazias á Empresa de Santos. Poderia não tel-o feito. Essa

Vista de Paquetá aos Outeirinhos tirada do Monte Serrat durante a construcção do cáes (1910)

distinção era bastante para fazer calar a campanha contra a Empresa, tanto mais quanto os armazens desta, no aspecto aduaneiro, sempre estiveram abertos á inspecção da Alfandega; e a utilização do cáes se provava com os mappas mensaes, contendo o registro das entradas, sahidas, arqueamento dos navios, etc. Desprezando tudo isso, formava a União com a paixão circumstante, quando, nas proprias concessões com garantia de juros e de renda não havia obrigação de exhibir senão os balancetes e documentos relativos á receita e despesa:

> Confrontemos os resultados das empresas que, actualmente, têm obras em construcção:
> A Companhia Docas de Santos (1888)
> A Manaus Harbour Company Limited (1900)
> A Companhia Internacional de Docas da Bahia (1905)
> A Companhia Port of Pará (1906)
> A Companhia Port of Rio Grande do Sul (1906)
> Não contemplamos aqui a Companhia do Porto da Victoria, á qual o Governo do Presidente Penna acaba de dotar com garantia de juros e de renda, pelo decreto n. 6.559, de 11 de Julho de 1907, sómente publicado no *Diario Official* de 1° de Março do anno corrente, por não haver ainda iniciado as obras.
> As duas primeiras empresas acima mencionadas não gozam garantia de juros ou de renda.
> Nos respectivos contractos, não existe uma palavra sequer donde se infira o direito do Governo intervir na parte economica dessas empresas.

Mais:

> Por não figurar nos contractos da Companhia Docas de Santos clausula nesse sentido foi que o Governo estabeleceu-a, arbitrariamente, pelo decreto n. 6.501, de 6 de Junho de 1907.
> As tres ultimas empresas gozam mais que garantia de juros, pois o Governo lhes concedeu: *a*) durante o periodo da construcção, a garantia dos juros de 6% sobre o capital semestralmente empregado nas obras; *b*) depois de inauguradc qualquer trecho, a garantia de uma renda não inferior a seis e sessenta avos (Rio Grande), seis e sessenta e cinco avos (Pará) e seis e setenta avos (Bahia) sobre o capital empregado.
> Nos contractos dessas tres empresas está expressa a intervenção do Governo na parte economica, tendo-se obrigado as respectivas empresas:
> De Belém (Pará) a exhibir sempre que fôr exigido pelo engenheiro fiscal, os balancetes e mais documentos concernentes á receita e custeio do porto (Decreto n. 5.978, de 16 de Abril de 1906, clausula XXV, n. 5).
> Da Bahia e do Rio Grande do Sul, a exhibir os balancetes e mais documentos concernentes á receita e despesa para determinação da renda bruta (note-se: renda bruta, e não renda liquida).

Era de lembrar, além disso, que o Ministerio da Viação e Obras Publicas citara o proprio Carvalho de Mendonça, quando pediu a este, no seu livro, que se moralisassem os balanços. Publicando, na sua contestação, os balanços do Banco do Brasil e das Docas de Santos, para demonstrar que este se cingia ás pautas daquelle, escreveu o advogado da Companhia:

> O balanço geral da aggravante segue o modelo legal, estabelecido no decreto n. 2.679, de 3 de Novembro de 1860, para os balanços dos estabelecimentos bancarios.
> Dirá, como já disse, o orgão do Ministerio Publico que os balanços das sociedades anonymas são difficeis de entender. E' uma verdade em these; mas o balanço da Companhia Docas de Santos é simples, claro e completo.
> O advogado abaixo-assignado, tem sido dos que clamam pela reforma da actual organização dos balanços das sociedades anonymas,

systhema aliás quasi universalmente adoptado. A Companhia Docas não merece censuras e muito menos invectivas, por levantar seus balanços como todas as outras sociedades anonymas.

Concluindo:

Para que cessem as declamações vazias, estamos autorizados a declarar que a aggravante organizará os balanços sob outros moldes, desde que igualmente o faça o Banco do Brasil, sociedade anonyma, administrada por um presidente e mais um director, nomeados pelo Governo Federal.

Apresenta-se o ultimo balanço do Banco do Brasil ao lado do ultimo balanço da Companhia Docas de Santos, ambos encerrados em 31 de Dezembro de 1907 e approvados pelas respectivas assembléas de accionistas.

O confronto não nos faz temer. O Governo dê o exemplo. Mande o Banco do Brasil, que se póde dizer sob sua administração, organizar os balanços annuaes conforme as regras aconselhadas pelo nobre orgão do Ministerio Publica. Depois disso, sim exhiba da Companhia Docas de Santos balanços tão bons e perfeitos como os que os seus mandatarios tiverem levantado.

Irrisorio é o Governo proceder de um modo e exigir de outros coisas diversa.

Mas não esteve por essa argumentação o Juiz da causa. Em sentença de 15 de Julho de 1908, desprezou Henrique Vaz Pinto Coelho a preliminar sobre a fusão dos dois processos (o proposto pela União, para exhibição de livros, contra a Empresa; e o intentado por esta contra aquella, para annulação do decreto n. 6.501), considerou fóra de lide as outras questões, para, afinal, reconhecer uma communhão de interesses, justificativa por si só da exhibição judicial, unico meio de chegar "ao conhecimento dos serviços feitos, custo das obras, lucros apurados e distribuição de dividendo".

Com relação á natureza da demanda e á referida fusão dos dois processos, estas foram as razões:

Considerando que, para dar-se a competencia por connexão de causas, é de mister que os negocios em litigio sejam de tal modo connexos e dependentes que o julgamento de um importe o de outro (L. 10, C. De Judic.; Hüber ad Pand. L. 1.182) ou que sejam os mesmos os factos sobre que se abriu a discussão, o mesmo direito que se arrogam as partes e estas as mesmas (Barb. In. Duont P. 2 fin. e F. a Mendes P. 1, L. 3º, Cap. 3º, n. 58);

Considerando que, das proprias conclusões das causas actuaes entre a autora e a ré se evidencia a diversidade da intenção dos litigantes, pois a autora se limita a pedir a exhibição de livros, emquanto que a ré conclue pela nullidade de um acto da administração e indemnização de prejuizos delle decorrentes, e assim é manifestamente infundado o receio de que nos julgamentos dessas acções se profiram decisões contraditorias e comprometedoras da seriedade da justiça;

Considerando que o facto de ter começado a presente acção pela intimação da ré a exhibir seus livros não lhe dá o caracter de embargos á primeira para o effeito de assumir pela contestação o curso ordinario, visto como os dois institutos são perfeitamente distintos, tanto na applicação como na marcha que lhes traçou a lei (Ord. L. 3º, Tit. 78 e dec. n. 848, de 1890, artigos 220 e 223) e que, sendo assim, é forçada a conclusão de nullidade do feito por violação do artigo 47, da lei n. 221 de 20 de Novembro de 1894.

Mais:

Considerando que, quando mesmo fosse inapplicavel por exorbitante o artigo 39, P. 4ª do Decreto n. 3.084, de 1898, como pretende a ré e devesse a presente acção obedecer aos principios do direito civil, nada aproveitaria para elidir a intenção da autora, por isso mesmo que a acção *ad exhibendum*, no civel, compete em geral a quantos mostrem legitimo interesse em que lhes seja mostrada uma determinada coisa;

Dig. L. 10 tit. 4°, n. 3, § 9°, nas palavras: *Sciendum est competere ad exhibendum actionem ei quoque, cujus interest rem exhibere;* e Mello Freire, L. 4, tit. 6°, § 9°, nas palavras: *Si actoris intersit rem, quam in judicio petiturus est, exhibere especiali actionem ad exhibendum agere protest adversus quicumque illius possessorem vel detendorem;*

Considerando, entretanto, que o Poder Executivo expedindo o decreto n. 3.084 e nelle consolidando o artigo 354 do regulamento 737 de 25 de Novembro de 1850, não excedeu ás suas attribuições, pois que, o artigo 387 do decreto n. 848 manda observar como legislação subsidiaria as antigas leis do processo, e o decreto n. 763, de 1890 manda applicar ás causas civeis em geral as disposições daquelle regulamento; e conseguintemente é indiscutivel que no Juizo Federal rege o assumpto em questão o Cap. 32 do decreto n. 848 com o complemento obrigado do artigo 39, P. 4ª, do decreto n. 3.084, de 1908.

Quanto á communhão de interesses:

Considerando que a lei de 13 de Outubro de 1869, n. 1.746, artigo 1°, § 5° conferindo á autora a fiscalização das obras contractadas e a reducção das taxas cobradas pela ré, desde que o liquido exceda de 12% do capital empregado, não se póde contestar ao Governo o direito de conhecer dos serviços feitos, custo das obras, lucros apurados e distribuição de dividendos; e, evidentemente, o unico meio de chegar a este resultado é o exame dos livros da concessionaria, o que tanto melhor se affirma quanto a palavra fiscalização está vinculada á idéa de exame, revista, busca, e é neste sentido que se diz: fiscalização das alfandegas, das casas de penhores, etc.;

Considerando que não colhe allegação em contrario, consistente em que só depois de terminadas as obras e verificado o custo é que se faz pertinente a intervenção do Governo, pois que, a entender-se por este modo o direito de fiscalização resultaria que muitas vezes a verificação dos lucros e a consequente reducção das taxas se operaria em tempo que já não aproveitasse ao publico;

Considerando que a reducção das taxas importa em beneficio do publico em suas relações com a ré, e ao mesmo tempo e por isso mesmo, á coparticipação indirecta do Governo nos lucros da Empresa, e o direito de intervir na sua vida economica para dar cumprimento á exigencia da lei;

Considerando que o facto de ter a ré, clausula 2ª do contracto, o uso e gozo das obras durante um certo prazo, e a autora, extincto o prazo, a propriedade plena, não lhes tira e antes affirma a sua qualidade de co-interessada, uma vez que aquelle uso e gozo está subordinado á condição de resgate das obras a arbitrio da Administração, cl. 4 do contracto;

Considerando que, tendo a autora commettido á ré o serviço de capatazias no porto de Santos, cl. 8ª do contracto, e o direito de cobrar multas ás embarcações que não se quitarem com ella para obterem livre pratica, decreto n. 1.286, de 1869, é irrecusavel que ella exercita serviços publicos, como prepostos do Governo e nesta qualidade deve-lhe contas de sua gestão; donde a necessidade de que os seus livros sejam examinados pela proponente para certificar-se da exactidão dos factos, dos serviços realizados, e se foram nas condições prescriptas.

Adiante:

Considerando que não aproveita á ré a consideração de que o exame dos livros de concessionarios de obras publicas só é permittido quando estipulado no contracto, e só tem applicação a empresas com garantia de juros, já porque nas leis não se vê estabelecida esta distincção, e já porque está provado dos autos que ella accudiu á concurrencia e acceitou a concessão sem essa garantia, aliás compensada por outros favores, taes como: o direito de impôr taxas pelos serviços prestados em seus estabelecimentos, cl. 5ª do contracto; o direito de desapropriação, artigo 1° da lei de 1869; isenção de impostos para os materiaes importados, decreto n. 966, de 1900; isenção de impostos estaduaes e municipaes, aviso de 1° de Dezembro de 1899 e 6 de Julho de 1901; usufruto

dos terrenos de marinha e accrescidos, decreto n. 9.979, de 1888, cl. 3ª e direito de impôr multas nos termos do decreto n. 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893; favores esses que lhe pareceram sufficientes para estabelecer uma indemnização proporcional ao custo da exploração;

Considerando que o facto de não ter a autora em um periodo relativamente longo exercitado o seu direito de fiscalização, não perime este direito, porque em regra não se perde a coisa pelo não uso, não se abdica de um direito pelo não exercicio;

Considerando que a imposição da multa estabelecida nas clausulas 12ª e 13ª do contracto, não exclue o meio legal de responsabilizar a ré pela inobservancia de clausulas contractuaes e é isso que, bem ou mal, com ou sem razão, visa principalmente a autora com o preparatorio da exhibição.

Considerando, finalmente, que as demais allegações da ré versam sobre factos que não estão em causa, e impertinentes que são ao assumpto, excedem da defesa que unica permitte a lei nos processos de exhibição — a falta de interesse legitimo por parte do requerente — artigo 39, P. 4ª, do citado decreto n. 3.084, de 1898;

Por estes motivos e o mais dos autos, julgo procedente a acção e mando que se expeça mandado contra a ré para exhibir incontinenti os seus livros, sob as penas da lei e a condemno nas custas.

Negando, no seu parecer, que fosse applicavel á Empresa o artigo 18 do Codigo Commercial, dissera Clovis Bevilacqua: "Não ha exhibição forçada de livros commerciaes fóra dos casos previstos em lei, garante-lhe a inviolabilidade, além do Codigo Commercial, a Constituição Federal, artigo 72, § 18". Negando-o tambem, tivera Ouro Preto estas palavras com referencia ao decreto n. 6.501: "Duvido que se encontre Juiz, conhecedor do seu nobre officio, que defira a requerimento ou attenda a requisição que se baseie nesse illegalissimo acto". Não estava, pois, a Empresa em má companhia. Ella appelaria para o Supremo Tribunal Federal. Datada a sentença de 15 de Julho de 1908, só a 18 voltaram os autos a cartorio; e no 17 anterior havia reassumido o cargo de Juiz effectivo, Godofredo Xavier da Cunha. Do Rio telegraphou o Engenheiro Fiscal para São Paulo transmittindo a "boa nova" (99). Commentou-a o *Correio da Manhã* (9 de Agosto de 1908):

A Companhia Docas de Santos teve hontem occasião de verificar que ha alguma coisa acima do poder e da sua arrogancia. O Juiz Federal da 1ª Vara julgou procedente a acção em que a fazenda nacional pediu a exhibição de livros da irritante Empresa e ordenou a expedição de mandado sob as penas da lei, para a exhibição requerida.

Venceu o Governo, que não se dobrando aos caprichos das Docas, exigira, cumprindo o seu dever, a apresentação dos livros. Venceu o Senador Ellis, que tão digna e energicamente atacou a recusa da Companhia. Venceu o *Correio da Manhã* que contra mais esse desaforo das Docas protestou.

Não era esse, comtudo, o sentimento geral da imprensa, um de cujos orgãos, pondo em relevo as recentes concessões de Victoria e Rio Grande do Sul, estranhou a these da communhão, além da demora na publicação da sentença (100);

---

(99) "O Dr. Felippe Nery Ewbank da Camara, enviou-nos do Rio de Janeiro o seguinte telegramma: "O juiz Vaz Pinto julgou favoravelmente ao Governo Federal a acção de exhibição de livros, proposta contra a Companhia Docas de Santos, visando a reducção das tarifas cobradas pela mesma Empresa na exploração do porto apparelhado desse Estado". *Estado de São Paulo*, 9 de Agosto de 1908.

(100) "Não se pode ser mais absurdo em uma sentença, do que foi o Juiz Substituto que a lavrou antedatando-a para que della podesse surtir effeitos uteis, e conservando-a em silencio que não pode deixar de ser estranhavel, senão proposital e tendencioso. Esse Juiz converteu o Governo em socio de bens, coisas e direitos numa casa de commercio, transformado em lide commercial uma coisa de estatuto civil; e affirmou textualmente que o "Governo bem ou mal, com ou sem razão" pode fazer a devassa dos livros dessa

emquanto outro, insistio nas razões dessa demora, que tambem chamou de antedata (101). Havia a Empresa, no relatorio desse anno, assim manifestado suas queixas contra as medidas officiaes de que era alvo:

> A União Federal não despendeu um só real com as obras do porto de Santos, construidas pela nossa Companhia a seu proprio risco, pouco depois de a Provincia de São Paulo ter desistido da concessão, que lhe fôra feita, "para não arruinar as suas finanças". A União não garantiu o juro do capital que temos empenhado nessas grandiosas obras, nem a renda sufficiente para a segura amortização deste capital, como fez relativamente ás outras empresas congeneres.
>
> Dentre as empresas concessionarias de obras de melhoramento de portos, é a nossa que goza os menores favores; as suas taxas são as mais baixas. Construido o cáes de Santos sem o menor auxilio ou favor pecuniario da União, a importação por este porto ficou isenta do imposto de dois por cento, ouro.
>
> As obras que construimos, findo o prazo do nosso privilegio, reverterão, gratuitamente, para a propriedade da União.

Ainda:

> Uma Empresa nessas condições, unica que tem o seu grande capital levantado no paiz, á custa de ingente esforço e muito sacrificio; que concorreu decisivamente para o saneamento do porto e cidade de Santos e, portanto, para o progresso e desenvolvimento do Estado de São Paulo; que fez centuplicar a renda aduaneira, acabando com as fraudes, contrabandos e roubos que quasi inutilizaram a cidade de Santos; que vantagens sem conta prodigaliza á navegação e ao commercio, com o seu serviço celere e completo; que tem consciencia de haver construido uma obra, da qual o Brasil deve gloriar-se, uma empresa dessas, parece-nos, devia merecer maior consideração do Governo Federal.
>
> Que se levantassem contra ella os prejudicados, não poucos, com a transformação do serviço do porto de Santos, os despeitados e os invejosos de todos os tempos, cmprehende-se; mas que os responsaveis pela Administração Publica se convertam em perseguidores da Empresa, que tem fielmente cumprido os contractos e prestado á União, ao Estado, ao commercio, á lavoura e á industria os mais relevantes serviços, é de surprehender, surprehender dolorosamente.

Commentando esse desabafo, fizera o *Jornal do Commercio* algumas apreciações, cerca de dois mezes antes da sentença. Até o Banco do Brasil teve sua parte, pois, ao contrario do que o vinham descrevendo como prejudicado pela Companhia, a verdade era que os titulos mais preciosos com que se amparou em

---

casa. Esse excesso de zelo foi, como todos os excessos, contraproducente. Ao passo que um Juiz da Justiça Federal da Republica expedia essa sentença, essa verdadeira proclamação revolucionaria attentando contra os mais respeitaveis interesses da conservação social, o proprio Governo reflettia ponderadamente sobre a extensão perigosa dos seus primeiros actos e tornava possivel, em contractos posteriores ao decreto de 6 de Junho a realização de obras publicas de maior importancia que seriam inexequiveis se se devessem sujeitar a essa disciplina dictatorial". *Gazeta de Noticias*, 25 de Agosto de 1908.

(101) "Esta causa não põe em jogo o interesse exclusivo da Companhia Docas de Santos. O que ella aqui defende é um principio capital, um direito inconcusso e o interesse legitimo de todas as empresas nacionaes que exploram concessões do Governo do Brasil. Esquecendo lastimavelmente que o contracto de concessão é a lei que rege as relações entre o Governo e o concessionario, esquecendo que esse contracto é bilateral e sinalagmatico perfeito o que monta a dizer que não pode ser alterado pela vontade de uma das partes ainda quando essa parte seja o Governo, que presume que tudo pode, o Sr. Presidente da Republica baixou o decreto n. 6.501, de 6 de Junho de 1907, que, a pretexto e sob as apparencias de regulamento, alterou essencialmente clausulas do contracto da Companhia Docas de Santos impondo-lhe obrigações que delle não constavam. E', positivamente em pleno rigor de direito, um acto nullo." *Imprensa* 25 de Agosto de 1908.

crise seria, tinham sido precisamente os das Docas de Santos (29 de Abril de 1908):

> E' sempre lido com summo interesse por quantos se occupam dos progressos materiaes do paiz o relatorio annual da empresa das Docas de Santos. Foi a primeira deste genero no Brasil; constituiu-se, no meio das maiores difficuldades, por uma sociedade brasileira, que brasileira tem continuado; suas obras, que de todos os visitantes estranjeiros e competentes, têm captado os mais sinceros louvores, foram e estão sendo delineadas e administradas por um engenheiro e ajudantes, todos brasileiros; e por fim os proprios e avultados capitaes nella empregados são todos daqui mesmo.
>
> O antigo Banco do Brasil era censurado por haver adiantado grandes sommas á Empresa, mas quando veiu a derrocada daquelle estabelecimento, os titulos mais preciosos de que lançou mão foram os debentures das Docas de Santos. Accrescente-se a tudo isto uma administração activa, vigorosa, moderna e vê-se que temos aqui uma empresa de que o Brasil se póde ufanar com orgulho. Ha vinte e um annos nem a Provincia de São Paulo queria emprehender esta obra e foi preciso todo o esforço e boa vontade do Conselheiro Antonio Prado, então Ministro de Estado, para se organizar, sob concurrencia publica, a Empresa de que a actual foi cessionaria. Não vigorava ainda naquelle tempo em favor destas iniciativas a taxa de 2 por cento ouro sobre a importação; e a Empresa, podemos bem imaginal-o, luctou com ingentes embaraços para hombrear a sua tarefa. E ella acertou. São Paulo se tem desenvolvido prodigiosamente e o seu porto galgou o segundo, e até certo ponto, o primeiro lugar de importancia na União.

Concluindo:

> O serviço das Docas de Santos, no consenso dos que delle se servem, é um exemplo para todos os outros de portos no Brasil e, no conceito unisono dos que o empregam, o melhor que é praticamente possivel. Além das vantagens indirectas que o Governo aufere dos grandes serviços assim prestados a um dos principaes entrepostos commerciaes do nosso paiz, acontece que deriva das estações fiscaes, ali estabelecidas, uma renda muito mais ampla, e mais fiscalizada do que antigamente quando a Alfandega de Santos se destacava entre todas como o centro do mais desbragado contrabando.
>
> Tudo isto nos faz lastimar que uma Empresa destas apresente-se aos seus socios formulando tantas queixas do Governo que devia auxilial-a, e com a qual elle devia collaborar. Esta desavença não offerece de certo um espectaculo muito edificante num paiz onde ha tão poucas empresas nacionaes. Não fecharemos os olhos ao facto de taes empresas, quando fortes e poderosas, como a de Santos, podem querer demais; mas, confiados a ellas serviços por meio de contractos, as questões simplificam-se, sendo submettidas ao Poder Judiciario. O que o Poder Executivo não póde é a seu talante assignar e publicar decretos no *Diario Official* annullando *ex-proprio Marte* convenções contractuaes tanto mais solennes quanto assignadas entre o Governo e cidadãos brasileiros, aos quaes o Governo existe para proteger a defender, pelo menos tanto quanto os Governo estranjeiros defenderão, pelos meios diplomaticos, os contractos dos seus subditos.

CAPITULO XXXVI

DA GRANDE Á PEQUENA GUERRA

Emquanto corriam os dois processos, — um dos quaes, o da União contra a Empresa para exhibição de seus livros, acabava de ser assim julgado, — outros aspectos menores da vida da Companhia eram de relevar-se.

Materias de ordem administrativa retardavam-se, em consequencia natural, quando não difficultadas pela fiscalização federal. Referindo-se a esses obstaculos desabafou o *Jornal do Commercio* (29 de Abril de 1908):

> Tudo isso, com os destampatorios de engenheiros fiscaes, que se julgam importantes porque podem infelizmente embaraçar o andamento de um grande e utilissimo mecanismo; e vê-se bem como ainda as mais solidas empresas têm de luctar.

Sobre a demora officiava Candido Gaffrée ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas (24 de Março de 1908):

> Cumprindo ainda o que V. Ex. me determinou na conferencia que se dignou conceder-me hontem, venho communicar a V. Ex. quaes os assumptos urgentes referentes ás obras e serviços a cargo da Companhia Docas de Santos que, sujeitos á approvação desse Ministerio, pendem da solução de V. Ex. que teve a gentileza de me prometter não demoral-a.
>
> 1° — O orçamento do canal e doca do mercado e o do escriptorio technico, officinas e mais edificios e obras executadas nos Outeirinhos, datado o primeiro de 4 de Junho e o segundo de 2 de Julho de 1906, tiveram entrada na Secretaria da Industria, com a informação do Engenheiro Fiscal, este a 6 de Agosto e aquelle a 30 de Julho do mesmo anno. A approvação de ambos subiu á promulgação em decreto de 24 de Setembro daquelle anno.
>
> 2° — Disposição das sobras de energia electrica, pedida em officios de 7 de Janeiro de 1904 e 18 de Junho de 1906.
>
> 3° — Approvação por decreto da planta que contém, além da indicação da posição do dique, a dos terrenos necessarios á construcção dessa obra e de suas dependencias, assumpto este tratado no officio que, a 10 de Junho de 1907, a Companhia Docas de Santos dirigiu a V. Ex.

Veiu a approvação das obras da energia electrica com o decreto já referido atraz, n. 7.108, de 10 de Setembro de 1908, mas o despacho das outras providencias levou ainda tempo. Apresentados os orçamentos dos armazens ns. 13, 14, 15, 16 e 17, e pateos construidos e a construir dentro da faixa do cáes, no valor de 4.285:721$592, foram elles reduzidos a 3.438:246$008, pelo que pediu a Companhia as razões desta reducção, pois não fôra ouvida (102). Mais tarde, revogada por um decreto (n. 9.798, de 26 de Dezembro de 1907) uma clausula do contracto de concessão, declarou a Empresa não poder acceitar sem sua annuencia essa disposição, pelo precedente que assim se estabelecia, embora a referida clausula não tivesse mais razão de ser. Indeferido seu pedido, fez protesto judicial (103).

Rezava a clausula X do contracto de concessão:

> Não será permittida a atracação de navios na parte do cáes fronteira á Alfandega senão quando tiverem de descarregar mercadorias

---

(102 "Tendo-se dado, deste modo, grande reducção dos orçamentos apresentados pela Companhia Docas de Santos, sobre cuja reducção não foi aliás ouvida, vem a mesma respeitosamente pedir a V Ex que se digne mandar dar-lhe copia dos orçamentos effectivamente approvados bem como dos perfis e mais elementos sobre que se baseou a reducção feita afim de que, tomando conhecimento de taes elementos, possa justificar os orçamentos que apresentou, os quaes representam as despesas dos serviços executados e a avaliação dos que tem de ser feitos"". Officio ao Ministro da Viação, 3 de Outubro de 1907.

(103) "Nestes termos, e porque os contractos não podem ser alterados pela vontade de um dos contractantes a supplicante vem perante V. Ex. protestar contra o referido decreto n 6.798 de 26 de Dezembro de 1907, que não póde produzir qualquer effeito juridico.

"Sobreleva notar que a supplicante traz em Juizo uma acção de nullidade contra o acto anterior do Governo Federal que arbitrariamente, alterou e modificou o contracto de concessão de 29 de Julho de 1888 o que revela o proposito deliberado de prejudicar a supplicante, embaraçando-a em seus serviços e offendendo os seus direitos e interesses". Relatorio da Directoria, 1908.

destinadas aos respectivos armazens. Fica expresso que não haverá dupla cobrança de taxas, devendo cessar pela Alfandega a cobrança das que passarem a pertencer aos concessionarios.

Alludiu a isso a Directoria no seu Relatorio de 1908:

> Embora a referida clausula X, agora annullada, não tenha mais razão de ser, por terem sido demolidos os armazens da Alfandega que a ella deram causa, entende a Companhia Docas de Santos que a simples aquiescencia da administração publica na atracação dos navios na parte do cáes fronteira á mesma Alfandega seria sufficiente, como se tem feito até agora; ou, então, caso entendesse o Governo ser materia para decreto, fosse este promulgado por accôrdo, mas nunca como acto exclusivo de uma parte, o que importa arrogar-se esta o direito de alterar o contracto sem o consentimento da outra parte contractante.

A permuta do terreno nos Outeirinhos pelo do extincto Arsenal de Marinha não motivou menos troca de correspondencia, nesse periodo agudo, quando tudo era motivo para "chamar á lei a Empresa". Mas, igualmente, com final reconhecimento da posição desta. E' que havia o fiscal interino, Arthur A. de Oliveira Borges, por ordem do Ministro do Industria, Viação e Obras Publicas, scientificado á Companhia de que, não tendo sido ainda lavrada a escriptura da permuta do terreno, conforme autorização pedida por ella e concedida desde 1901, ficaria exclusivamente a cargo da Companhia "qualquer responsabilidade proveniente da utilização deste ultimo terreno, antes de ser pela mesma regularizada a respectiva acquisição e posse". Explicou a Empresa o pé em que estava a questão em São Paulo, onde os antigos proprietarios do 2° Outeirinho haviam proposto acção judicial contra o Estado, porque este se não havia delle utilizado para forno de lixo, conforme fôra expropriado, pedindo-lhe a restituição; ennumerou seus esforços, a custo coroados de exito, para ser admittida como assistente; e, afinal, provou que nem tinha culpa na demora, nem havia perigo para a União ou a Empresa (19 de Março de 1908):

> Como se vê, não se acham em perigo direitos da União Federal nem da Companhia Docas de Santos.
>
> Esta não póde receber silenciosa qualquer acto do Poder Publico que porventura pareça aos olhos dos interessados estabelecer-lhe responsabilidades.
>
> A União Federal, intervindo na causa na qualidade de assistente na conformidade do aviso do Ministerio da Industria, Commercio e Obras Publicas n. 189, de 7 de Novembro de 1902, dirigido ao Sr. Procurador da Republica na Secção de São Paulo, e a Companhia Docas de Santos, agindo, por sua conta, no mesmo sentido, não criaram responsabilidades para si; ao contrario, foi na defesa de interesses communs que intervieram no mencionado pleito, promovido exclusivamente contra o Estado de São Paulo por facto anterior á autorização para a permuta dos terrenos.
>
> Comquanto não fosse lavrada a escriptura de permuta, a Companhia Docas de Santos, com a acquiescencia dos representantes da Administração do Estado de São Paulo, de cuja palavra honrada não póde duvidar, entrou na posse do terreno comprehendido na planta approvada pelo decreto n. 4.088, de 22 de Julho de 1901 e abriu mão da posse que tinha no terreno do extincto Arsenal de Marinha, situado tambem em Santos, hoje convertido em logradouro publico (104).

---

(104) Em consequencia o Ministro da Fazenda officiou ao Presidente do Estado:
"Tornando-se preciso normalizar a situação em que se acham esse Estado e a União Federal, relativamente á permuta dos terrenos juntos ao Outeirinho II de propriedade desse Estado, e o do extincto Arsenal de Marinha, de propriedade do Governo Federal, ambos na cidade de Santos, aquelles occupados pelas obras do caes da Companhia Docas de Santos e este convertido em logradouro publico pertencente á municipalidade da mesma cidade, lembro a V. Ex. por não se ter ainda legalizado essa permuta, a conveniencia de ser lavrada a respectiva escriptura ficando assim cada uma das partes na posse legal do terreno permutado" *Diario Official*, de 22 de Maio de 1908.

Houve ainda, de parte do Ministerio da Viação, a allegação de que a Empresa interpretara de modo diverso um traço a tinta azul, na planta dos terrenos adjacentes ao 2° Outeirinho, donde a intimação para que não alterasse traçados approvados e, pois, sustasse a construcção do cáes assim construido irregularmente. Em conferencia do Presidente com o Ministro explicou-se, porém, tudo, a contento de ambos. Resumiu-o ainda Candido Gaffrée, em communicação ao Ministro (23 de Março de 1908):

> Na conferencia que se dignou conceder-me hoje tive a opportunidade de mostrar a V. Ex. a série de documentos officiaes que provam e demonstram a legalidade do procedimento da Companhia Docas de Santos construindo, como o está fazendo desde o começo do anno proximo findo, o prolongamento do cáes a que se refere o aviso n. 80, de 7 do corrente, dirigido por V. Ex. ao Engenheiro Fiscal das obras e por este communicado á Companhia por officio n. 18, de 14 do mesmo mez.
>
> Outrosim, e em cumprimento do determinado na mesma conferencia, communico á V. Ex. que a Companhia Docas de Santos não interrompe a execução da referida obra e que vae mandar confeccionar o seu orçamento afim de submetel-o á approvação de V. Ex.

Casos de divergencia technica, como esse, ou de informação menos completa, pela paixão acaso existente, não surprehendiam. Que dizer de factos banaes de alfandega, elevados, como o da mina a arrebentar, a questão de interesse publico, e, como taes, preoccupando imprensa e opinião? Para citar dois ou tres, houvera a morte de uma menina no desabamento de madeira empilhada no cáes; depois, a descortezia de um guarda aduaneiro do porto para com um medico illustre, Dr. Victor Godinho, quando de regresso do Rio da Prata; e, por ultimo, a descarga de um cavallo, que se mandou desembarcar em gaiola coberta para despachar-se, devido á hora adiantada, no dia seguinte. Era de vêr-se o escarceo levantado. Dois longos artigos dedicou a *Platéa* (16, 17 de Agosto de 1907) sobre aquelle "abuso" da Empresa; por sua vez, exclamou o *Diario de Santos* (17 de Agosto): "Por estas e outras é que as Docas, que poderiam ter reunido em redor de si as melhores sympathias, se vão tornando alvo de justos rancores, principalmente pelo desprezo que demonstram para com os que as procuram".

A materia dependia exclusivamente da Alfandega, nada tinha que vêr com a fiscalização das obras, mas o fiscal interveio, allegando não ser a primeira vez que "fazia sentir seu desagrado"; ao que respondeu a Empresa declinando de sua competencia no caso. Se a clausula IX do contracto dispunha que o serviço de carga e descarga ficava sujeito ao Inspector da Alfandega, a que vinha essa intervenção? "O vosso excesso de attribuição é manifesto, escreveu-lhe G. B. Weinschenck (19 de Agosto) já então Director. Muito menos a Companhia Docas de Santos reconhece a competencia que arrogaes de modificar artigos da Consolidação das Leis das Alfandegas, nem mesmo interpretal-as".

Havia escripto o advogado da Empresa no Rio de Janeiro, a proposito da causa que lhe movia a União:

> Quando se iniciou a perseguição official contra a Companhia Docas de Santos era fiscal das obras hydraulicas o engenheiro Ewbank da Camara, que servia nesse cargo desde o anno de 1900.
>
> Até 1907, durante sete annos, a Companhia Docas de Santos, viveu exaltada pelo seu fiscal, — obras magnificas, as melhores do mundo inteiro, systema de construcção nunca visto, administração honestissima e exemplar.
>
> Por todo aquelle tempo a correspondencia da fiscalização com a autora não excedera de dez officios, sobre coisas simples, muitos de elogios e agradecimentos.
>
> Entrou para o Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o Dr. Miguel Calmon, e após uma conferencia com o bello fiscal, eis tudo

BIBLIOTECA DO

> mudado. O monumental cáes de Santos já é um paredão cheio de rachas, os armazens são barracões que desvalorizam o café depositado, na Companhia Docas de Santos tudo é deshonestidade, desidia e prepotencia.

Tambem não foi vista ao tempo, na devida conveniencia, a localização do edificio dos Correios e Telegraphos, que a Companhia tinha que construir. O local escolhido fôra Paquetá, ainda quasi deserto. Protestou o *Diario de Santos* (105), ao passo que um anonymo na *Tribuna* sustentava ter a Companhia com isso em mira "valorizar seus terrenos" e no Rio de Janeiro se levou tudo á conta de mais uma da Empresa polvo (106). A Associação Commercial e a Camara Municipal tambem se alarmaram, representando em commum contra a escolha do local, com argumentos taes como distancia do centro commercial, depreciação da propriedade urbana devido á deslocação violenta deste, etc. Dizia esse documento (15 de Junho de 1908):

> Argumenta-se que na faixa do terreno conquistado pelo cáes ao mar e que se estende do Paquetá aos Outeirinhos assentará, um dia, a cidade industrial e maritima de Santos. Não duvidam as corporações sub-signatarias da realidade futura dessa affirmação, por isso que participam da mesma crença. Mas em que época se verificará essa demonstração do nosso progresso material? Dentro de quantas dezenas de annos será colimado esse ardente objectivo das Docas, no que ella é seguida por toda a população activa e progressista?

Por ultimo, a parede de 1908 não podia deixar, como as duas anteriores, de provocar as costumeiras criticas locaes (107). A causa apparente seria o salario, primeiro, e, depois, o numero de horas de trabalho; mas a real estava no desapparecimento forçado de mais uma industria, o serviço de transporte de café, feito até então por pessoal estranho á Companhia. De facto, havia prevenido esta (23 de Junho de 1908) de que do 1° de Julho seguinte em diante, "ia executar por pessoal seu todo o serviço de capatazias de café, como fazia com outros generos de exportação". Noutras palavras, o transporte das saccas de seus portões para os armazens ou para bordo, seria levado a effeito não mediante pagamento de 20 réis por sacca aos empresarios de carroças particulares, mas por ella mesma, mediante o pagamento de 60 réis por sacca ao trabalhador. Nada, pois, soffreria este. O empresario de carroças, sim, se via eliminado. No Rio de Janeiro appareceu a iniciativa como um abuso a mais da Companhia (108), mas na capital

---

(105) "Tira-se deste modo uma repartição do seio populoso, do centro commercial, do movimento, emfim, para instala-a no extremo da cidade, perto de um cemiterio, em distancia que só póde ser vencida a bonde para economia de tempo". *Diario de Santos*, 3 de Junho de 1908.

(106) "O facto actual vem patentear, ainda uma vez, o irritante desprezo da Companhia-polvo por tudo quanto não se relaciona immediatamente com seu augmento de lucros". *Correio da Manhã*, 12 de Junho de 1908. No Senado Federal apresentou Alfredo Ellis um projecto (2 de Julho de 1908) autorizando pelo Ministerio da Viação essa construcção até 200 contos de réis, projecto de que discordou o referido *Correio da Manhã* por ser isso de obrigação da Companhia "que o Ministro da Viação devia chamar á ordem".

(107) Seria de surprehender não apparecesse de novo, como em 1894 e 1896, a questão das capatazias. No Senado de São Paulo apresentou-se indicação (8 de Outubro de 1907) afim de que o Estado representasse ao Governo Federal "no sentido de fazer cessar a contribuição que, a titulo de capatazia, a Companhia Docas de Santos cobra de todos os generos por seu intermedio exportados". O argumento era o mesmo, — o milho, o feijão, o arroz, não reclamavam guarda, acondicionamento, deposito, etc., por parte da Companhia e a resposta não variava: o caes, o pessoal da Companhia se empregavam na carga e descarga, como em todos os portos da Republica. *A Tribuna de Santos* argumentou que era o pagamento de lei e, sendo assim, só aos tribunaes caberia decidir. Sylvio de Lores, 11 de Outubro de 1907.

(108) Assim o *Correio da Manhã*, para quem a Companhia "entendeu que podia mais commodamente executar tal medida, evitando reclamações e difficuldades para admissão de trabalhadores, fazendo-os apoiar a um tempo pela força do Estado e pela força da União". 13 de Julho de 1908.

paulista o *Estado de São Paulo,* noticiando que alguns prejudicados incitavam o animo dos trabalhadores, fazendo crêr que a Companhia queria obrigal-os a salarios miseraveis, escreveu (23 de Julho):

> Indagando do que ha, realmente sobre o caso, eis a verificação a que chegamos:
> A Docas, já para attender a alguns proprietarios de carroças, já para regularizar os serviços no cáes, uniformizando-os e sujeitando-os á mesma disciplina, resolveu fazer por si mesma o serviço todo de capatazias do café, que até agora permittira que outrem fizesse, mediante o pagamento de 20 réis, pago pelo empresario de carroças e com pessoal deste.
> Agora, recebendo café em seus portões, ella incumbe-se de conduzil-o para os armazens ou para bordo, com pessoal exclusivamente seu.
> O trabalhador não é prejudicado, porque a Docas pagará 60 réis por sacca de café que elle transportar, constituindo a tarefa diaria de cada um o transporte de 83 saccas, correspondente a 5$000 réis. Este é o salario commum e diario do seu trabalhador. Todo o café que o operario transportar além das 83 saccas ser-lhe ha contado á razão de 60 réis por sacca.
> Ha carregadores que chegam a fazer 200 viagens por dia a duas saccas, ou seja o transporte total de 400 saccas.
> Este caso é excepcional; mas póde ser adoptado o transporte médio de 300 saccas por dia, cabendo ao carregador, não cinco, mas dezoito mil réis. Daqui se deduz que o verdadeiro ganho do trabalhador depende exclusivamente do seu proprio esforço. E' exactamente o que ora se passa.

Apesar disso, rebentou a parede dos carroceiros e carregadores a 10 de Setembro, paralizando-se o commercio do café. Telegraphou a Associação Commercial ao Governo Federal. Despachou este para Santos, a *Gustavo Sampaio,* o que provocou do *Correio da Manhã* este desabafo no mesmo dia:

> Não nos surprehende o que se está passando em Santos, nem surprehende a quantos conhecem o modo de proceder da antipathica Empresa em relação aos pobres trabalhadores. Odiada pelo commercio e odiada pelo publico em geral, a prepotente Companhia é amaldiçoada pelos pobres homens que têm a infelicidade de servil-a. Arrogante, surda a todas as reclamações do commercio, zombando do publico, ella considera o trabalhador humilde como uma besta de carga que póde maltratar á vontade, castigar á menor reacção, eliminar quando se lhe torne imprestavel.

Embora se procurasse, na propria Capital Federal, restabelecer a verdade (109), o pensamento era de que provinha tudo da Empresa. Procurou a Associação Commercial, é certo, mediar, pedindo fosse o serviço de estiva restabelecido; mas isso não era possivel, pois procedia-se com o café como se fazia antes com os outros generos. E a prova de que não provinha a parede de seu pessoal estava em que, desde 14 de Setembro, pôde elle carregar café (apesar de haver-se generalizado o movimento aos empregados de bondes, pedreiros e outros operarios) chegando, já com mais de mil homens, entre 12 a 22 de Setembro, a descarregar

---

(109) "Informações de boa fonte que temos fazem ver que esse movimento não representa senão a execução de um plano, que naturalmente não surtirá effeito. Parece que são directores desse movimento os empresarios de transporte de café e o que elles desejam é simplsmente tomar de novo conta desse serviço, para o que tentam obstar ou desorganizar os serviços das Docas". *Gazeta de Noticias,* 11 de Setembro de 1908. Ainda: "A verdade é que, nesse dia, um grupo de desordeiros invadiu o recinto do caes e, a tiros de revolver, impediu que elles proseguissem no trabalho". *Imprensa,* 11 de Setembro de 1908. Tambem: 'Parece que esses grupos obedecem a plano dos empresarios de transporte de café, que procuram desorganizar os serviços da Companhia Docas para ver se conseguem apoderar-se de novo desse serviço". *Jornal do Commercio,* 11 de Setembro de 1908.

142.247 volumes diversos e 1.096.000 kilos de generos a granel; e a embarcar 142.463 saccas de café, e 129.159 volumes diversos. Mais tarde, num só dia (2 de Outubro) carregaram-se 82.282 saccas. Mas, então, a situação da cidade já era de desordem. Paredistas atacaram varios armazens, vaiando a policia, atravessando fios de arame nas ruas e atirando duas bombas perto dos armazens 1 e 2, com alguns feridos e damnos materiaes. Declararam-se solidarios os operarios de São Paulo. O Governo Federal fez seguir o *Riachuelo* e o *Floriano*, com 100 praças para guarnecer o cáes, providencias que, combinadas com as tomadas pelo Secretario da Segurança do Estado, Washington Luis, que foi especialmente a Santos, restauraram, dentro de poucos dias a liberdade de commercio e a tranquillidade geral. Commentou o *Jornal do Commercio* (10 de Setembro):

> Apesar disso, o que estamos vendo é que já se recorre entre nós á dinamite como nas grandes capitaes do Velho Mundo, sujeitas ao flagelo do anarchismo.
>
> Não é a Companhia Docas de Santos que está em jogo; é a propria segurança publica que periga. E' preciso que os anarchistas saibam que neste paiz de ordem e de liberdade, os poderes do Estado não tolerarão attentados daquella natureza.

Dizendo-se sem garantias, havia a *Tribuna* suspendido por quatro dias a publicação. "E' o cumulo, escreveu na sua edição de 24 de Setembro, a Companhia Docas de Santos consegue já pela mão da policia paulista suffocar em Santos a imprensa independente que lhe profliga os desmandos". E, apesar de haver perdido na causa da exhibição dos livros, a Companhia tinha, noutra voz opposicionista, o Governo nas suas mãos. Escreveu a *Folha do Dia* (21 de Setembro de 1908):

> O que se está passando actualmente em Santos é positivamente uma vergonha. A *grève* continúa, o povo continúa a ser barbaramente espancado nas ruas e a Docas não cede. Não cede porque? E o proprio Governo é que a faz não ceder... Não cedeu porque ao seu mais leve gesto o Governo a ella se curvou, deu-lhe tudo quanto tinha de forte, deu-lhe prestigio, deu-lhe força, até vasos de guerra para assombrar ao povo com suas bocas de fogo e os seus porões transformados em enxovias.

Lamentou por seu turno o *Correio Paulistano* (22 de Setembro):

> E' a primeira vez que a principal praça do Estado, o porto de Santos, vê seu movimento commercial completamente paralyzado, a ponto de decorrerem dez e mais dias sem se effectuar a compra de uma sacca de café, ficando por esse modo interrompido o curso de grandes negociações daquella praça. De uma hora para outra, a vida commercial deste collosso, que é o Estado de São Paulo, fica interrompida porque os caprichos de uma poderosa companhia assim o querem! A praça de Santos transforma-se em praça de guerra e o povo, o commercio e o proprio Governo, resignados, supportam tão calamitosa situação.

Voltou afinal tudo á paz com a admissão dos paredistas e acceitação dos 60 réis por sacca carregada. Quanto ao regime de oito horas, dizia o communicado operario: "Não foi possivel conseguil-o agora, havendo esperanças de obtel-o quando o serviço estiver regularizado". Na linguagem do velho orgão carioca, a questão das oito horas se acceita, teria subvertido a economia nacional (*Jornal do Commercio*, 21 de Setembro de 1908):

> Já não se trata de salarios; a questão agora é do numero de horas de trabalho. Os paredistas fixaram o limite de oito horas, de accôrdo com o programma socialista que procuram fazer vingar com a ajuda de

bombas de dinamite. Não sabemos o que o Governo pensa de tudo isso. O que sabemos é que o regime das oito horas seria a desorganização immediata do trabalho nacional (110).

CAPITULO XXXVII

REALIZAÇÕES COMPENSADORAS

A essas difficuldades, fructo da propria obra nas suas contingencias, oppunham-se varias compensações, além da fundamental, — a construcção, no tempo, do cáes e de seus accessorios.

Assim a inauguração dos armazens geraes, realizada a 12 de Março de 1908 (111). Nem por ter sido retardada, diminuia sua relevancia para o porto e o Estado. Telegraphou Candido Gaffrée ao Presidente da Republica bem como aos Ministros da Viação e Fazenda e ao Presidente de São Paulo (112). No Rio exultou a imprensa. Em Santos, com receio embora que a Empresa quizesse abusar "alugando seus armazens", foi de regosijo o sentimento (*Diario de Santos,* 20 de Março de 1908):

> E' realmente um grande melhoramento para o commercio em geral, facilitando-lhe os meios para desenvolver as suas transações. Nem se póde negar, seria uma clamorosa injustiça desconhecer os beneficios que as Docas de Santos têm prestado a esta cidade, não só sob o ponto de vista hygienico, mas sob o ponto de vista material e progressivo, transformando o porto de Santos em um porto modelo, com um serviço de carga e descarga que nada deixa a desejar.

Era, na verdade, um grande passo. "A Companhia, disse a Directoria no seu Relatorio de 1908 lembrando os esforços feitos, mais uma vez apparelhou-se para emittir *warrants* sobre a immensa fortuna accumulada em seus entrepostos. O resultado foi nullo, reconhecendo-se que uma das causas do malogro era a legislação impossivel que regulava a emissão e circulação daquelles titulos". Já havia o Estado votado a lei n. 1.017, de 19 de Outubro de 1906, autorizando o Governo, segundo projecto referido atraz, a garantir juros de 6% ao capital maximo de 4.000 contos para a construcção, dentro de dois annos, de armazens. Foi, em consequencia, assignado contracto com a Companhia Paulista de Armazens Geraes, garantindo o juro de 6% sobre o referido capital, durante dez annos,

---

(110) A 19 de Outubro de 1908 propuzeram varias firmas exportadoras acção contra a Empresa, pedindo 1.500 contos de indemnização pela cessação do embarque de 741.000 saccas de café, durante a parede. Encabeçavam a petição Theodoro Wille & Comp. e Prado, Chaves & Comp. Mas desistiram todos logo depois, devido á retirada dos segundos. Esse facto, explicou o advogado dos reclamantes no *Estado de São Paulo* (28 de Outubro de 1908) constuindo o rompimento da classe no processo instaurado, determinou que "em reunião dos exportadores de café, fosse deliberado pela maioria não proseguir na acção judicial, sem prejuizo do protesto publico que deixava feito contra a Empresa".

(111) "A essa solennidade estiveram presentes, além da Directoria da Companhia, os directores da Associação Commercial de Santos, o Presidente da Camara Municipal, o Inspector e Guarda-Mór da Alandega, o Fiscal interino das obras hydraulicas, commissarios e ensacadores de café, importadores e exportadores daquella importante praça. Foram designados os armazens n. 6 para as mercadorias deimportação e n. 14 para as de exportação, sendo que este ultimo provisoriamente emquanto se não concluirem os armazens externos ns. 3 e 4, destinados ao deposito de café". Relatorio da Directoria, 1908.

(112) "12 de Março de 1908. Presidente da Republica. Rio de Janeiro. A Companhia Docas de Santos tem a satisfação de communicar a V. Ex. que inaugurou hoje seus armazens geraes de conformidade com a lei n. 1.102 de 1903 e decreto n. 6.644 expedido por V. Ex. facultando ao commercio, á industria e lavoura de São Paulo o instrumento de credito por excellencia qual o *warrant*. Saudações. — *Candido Gaffrée.*

— o que punha em mais relevo a obra da Empresa, feita sem garantia e, pois, sem onus para a União ou o Estado. "Não devemos esperar, accentuou a Empresa, desenvolvimento immediato da instituição dos armazens geraes. Podemos mesmo dizer que será um grande melhoramento de futuro. E' preciso, entretanto, iniciar, mostrando praticamente os seus resultados. Assim transformar-se-hão velhos habitos rotineiros e afastar-se-hão injustos preconceitos que tem prejudicado os armazens geraes".

Registraria, com effeito, o Relatorio da Directoria, 1908:

> Os armazens geraes da Companhia Docas de Santos continuaram a prestar relevante auxilio aos commissarios em Santos, que na conformidade do artigo 10 do regulamento interno, puderam obter lugar apropriado para o serviço de manipulação e ensaque do café.
>
> Não foi um serviço novo que a Companhia instituiu. O commercio conhece, desde 1901, as grandes vantagens de tempo, de economia e segurança que offerecem os armazens da Companhia para o deposito e ensaque do café em consignação.
>
> Quanto aos mais serviços dos armazens, o resultado foi negativo. A Companhia não se illudiu. No Relatorio apresentado aos accionistas na assembléa geral ordinaria de 30 de Abril de 1908, a sua Directoria previo a difficuldade de se implantar a instituição sem que fossem vencidos habitos rotineiros e afastados injustos preconceitos.
>
> Estes estorvos então em grande parte attenuados pela propaganda feita pela Companhia Docas de Santos e pelas empresas de armazens geraes que em São Paulo se installaram com a garantia de juros deste Estado.
>
> O que embaraça hoje o funccionamento destes armazens é a falta de estabelecimentos bancarios que emprestam sobre os *warrants* ou que os descontem. Estes emprestimos ou descontos, attenta a grande segurança que os titulos offerecem e facilidade de execução, devem ser a juros modicos.
>
> A verdade é que nem a juro elevado os bancos operam sobre as mercadorias depositadas nos armazens geraes.
>
> Em condições taes, estes armazens não prestam ao commercio o principal auxilio, que justifica o seu estabelecimento. O curto espaço de vida dos armazens geraes da Companhia Docas de Santos não permitte affirmar mais do que isso.
>
> A Companhia Docas de Santos acompanha com o maximo interesse a instituição ainda rudimentar desses armazens e aguarda o resultado do anno de 1909 para melhor apreciar as causas de entorpecimento dos armazens geraes.

Educando o meio commercial no sentido da reforma, distribuiu Alvaro Ramos Fontes uma circular na qual se lia (12 de Março de 1908):

> A Companhia recebe em deposito generos ou mercadorias de producção nacional ou estranjeira, quer em simples guarda, quer emittindo sobre elles conhecimentos de deposito e *warrants*.
>
> Emitte, outrosim, os referidos titulos sobre mercadorias de exportação, recolhidas a seus armazens, ainda mesmo sujeitas a direitos aduaneiros.
>
> Duplo é o fim dos armazens geraes: guardam e zelam as mercadorias recebidas em deposito, qualquer que seja a sua proveniencia e destino, e mobilizam-nas, emittindo sobre ellas os titulos mencionados, negociaveis na praça e transferiveis por endosso.
>
> Considerando o primeiro destes fins, vê-se que os armazens geraes concorrem para diminuir as despesas que faz o commerciante com o aluguel de armazens e com a manutenção de numeroso pessoal de empregados, e tambem as despesas com o transporte urbano, podendo a mercadoria ser objecto de diversas operações sem se deslocar do deposito.

Mais:

> Attendendo ao segundo, aprecia-se como as mercadorias podem trabalhar como se fôra capital.
>
> Assim, se o depositante quer levantar dinheiro sobre ellas, transfere o *warrant* ao mutuante. O endosso desse titulo, por si só, separado do conhecimento de deposito, importa uma garantia e confere ao mutuante sobre a mercadoria depositada, todos os direitos de credor pignoraticio sobre a coisa dada em penhor. Este direito de penhor acompanha o *warrant* por todas as mãos pelas quaes passar em virtude de negociações successivas.
>
> Se quer vender ou dispôr das mercadorias depositadas, o processo é simplissimo tambem: se a mercadoria estiver gravada com penhor, em virtude de endosso do *warrant*, o depositante transfere ao comprador o conhecimento de deposito que conservou consigo e o comprador torna-se proprietario da mercadoria, mas com a obrigação de pagar a importancia do credito garantido pelo endosso do *warrant*; se a mercadoria não estiver onerada com penhor, isto é, se o depositante tiver consigo os dois titulos unidos, transfere-os ao portador, endossando o conhecimento de deposito, passando para este comprador a propriedade da mercadoria depositada.

Por fim:

> A Lei Federal n. 1.102, de 21 de Novembro de 1903, offerece solida e perfeita garantia ao depositante e ao banqueiro que negociar o *warrant*.
>
> O decreto n. 6.644, de 17 de Setembro do anno passado, que approvou o regulamento interno e a tarifa para o serviço de emissão de conhecimentos de deposito e *warrants* da Companhia Docas de Santos, completa todas essas garantias.
>
> A Companhia mantém ainda uma sala de vendas publicas, na qual os depositantes poderão expôr amostras.

Inaugurou tambem a Empresa a matriz do Rio de Janeiro, objecto de tão viva polemica nos annos anteriores. Celebrando esse acontecimento, que se realizou quando se festejava o primeiro centenario da abertura dos portos do Brasil escreveu, no Rio de Janeiro, o velho orgão, entre outras considerações (28 de Janeiro de 1908):

> Este edificio é um dos principaes ali construidos e constitue um padrão de honra tanto para quem o mandou levantar, como para os que o delinearam e se incumbiram da sua construcção. A sua fachada, uma das melhores lançadas e do mais bello effeito da Avenida, foi projectada pelo engenheiro paulista Dr. Ramos de Azevedo, autor do *avant projet* do edificio, de cujos detalhes e construcção foi incumbida a conhecida firma de architectos Srs. Antonio Januzzi, Filho & Companhia.

Em assembléa geral extraordinaria (23 de Abril de 1907), approvou-se uma reforma dos Estatutos, elevando-se a cinco o numero de directores. Estes passaram a ser, além de Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle, Guilherme Benjamin Weinschenck, Gabriel Osorio de Almeida e José Xavier de Carvalho Mendonça. Membros do Conselho Fiscal continuaram a ser Paulo de Frontin, João Evangelista Vianna e Olympio Frederic Loup; elegendo-se como supplentes Jorge Street, Americo Firmiano de Moraes e F. Sattamini (113). A reforma consistiu

---

(113) Na assembléa de 30 de Abril de 1908 Candido Gaffrée communicou "que tendo de proceder á mudança do escriptorio central para o novo edificio, entendeu que devia aproveitar a occasião para prestar uma homenagem a dois benemeritos auxiliares da Com-

tambem na elevação do capital social para 60.000 contos, divididos em 300.000 acções de 200$000 cada uma, sendo 200.000 nominaes e 100.000 ao portador (114).

Foi nesse periodo, tendo contra si a sentença do Juiz Federal do Rio de Janeiro mandando devassar sua correspondencia, que a Empresa resolveu lançar na praça do Rio de Janeiro, afim de attender as necessidades crescentes da construcção e acabamento do cáes, um emprestimo de 60.000 contos, para o qual havia sido autorizada a Directoria em assembléa de 30 de Dezembro de 1907. Aberta a inscripção a 10, fechou-se dois dias depois, a 12 de Fevereiro de 1908. Apesar de se escrever então que o exito se explicava pelo valor do privilegio explorado e do favoritismo, então estancado (115), a cobertura quasi total foi a resposta. "Não é muito commum entre nós, assignalou no dia seguinte ao da abertura o *Jornal do Commercio*, lançar-se um emprestimo de 60.000 contos ou £ 3.750.000. Mas é isto que fez hontem a Companhia Docas de Santos, por intermedio do Sr. Corretor Eugenio José de Almeida e Silva..." "Não é facto vulgar, accrescentou a *Imprensa* no dia do encerramento, que possa passar despercebida no noticiario dos jornaes a importante operação que essa poderosa Empresa nacional assim acaba de levar a effeito. Temos, porém, que é sem precedentes o emprestimo como o que as Docas de Santos acabam de lançar na praça". Nas mesmas aguas escreveu a *Gazeta de Noticias* (10 de Fevereiro de 1908):

> Apesar de suas largas proporções, o emprestimo é nacional. Elle representa uma somma de tal importancia, que não nos consta tenha jámais sido, nem approximadamente, offerecido á subscripção por qualquer empresa particular.
>
> Quando se observa a cifra collossal de algarismos como este; quando se considera que o valor das obras e do apparelhamento definitivo do cáes chegará ao algarismo espantoso de cerca de 200.000 contos; é que se comprehende bem o que ha nisso de energia, de tenacidade e dessa sagrada confiança que só é produzida pela consciencia do proprio merecimento, pela constancia da tarefa que se executa. E tem-se o consolo de que monumentos desta ordem ficam sempre de pé, superiores, tranquillos, intangiveis a quaesquer grotescas ogerizas, nervosas, pequeninas e — felizmente! — occasionaes.

Um jornal do Estado, cuja denuncia contra a Empresa ia ser despachada negativamente na velha e sempre renovada taxa de descarga sobre agua, escreveria (*São Paulo*, 27 de Agosto de 1908):

---

panhia, mandando collocar os seus retratos na sala de reunião das assembléas geraes. Refere-se aos Srs. Drs. G. B. Weinschenck e Alfredo Silverio de Souza; o primeiro, que hoje occupa tambem o cargo de Director da Companhia, foi o engenheiro chefe a cuja competencia absoluta, a cuja dedicação se deve o inicio e continuação das obras do caes; á constancia, ao zelo, á tenacidade do segundo, na qualidade de ajudante, mas que tombou infelizmente quando ainda não estava finda a jornada, a Companhia deve igualmente a remoção das enormes difficuldades que se antolham sempre á execução de obras como as que constituem hoje justo motivo de orgulho nacional".

(114) Toda a acção era indivisivel com relação á sociedade; e a Directoria, a pedido dos accionistas, procederia á conversão das acções nominativas em acções ao portador, até completar o numero 100.000. Preenchido esse numero, não se permittiria mais conversão.

(115) "Nunca, porém, a submissão de um Ministro da Republica á vontade imperiosa dessa Empresa se manifestou mais nitidamente do que durante a administração do Sr. Lauro Muller, Ministro da Industria do Governo do Sr. Rodrigues Alves. Este, que era um paulista e pelas posições officiaes antecedentes e pelo conhecimento pessoal da questão, estava como ninguem no caso de saber os males soffridos pela lavoura e pelo commercio de São Paulo em consequencia dos abusos das Docas de Santos, não quiz ou não ousou enfrentar os felizes desfructadores desse incomparavel monopolio. O Sr. Rodrigues Alves nisto continuou as tradições de inercia e relaxamento do seu antecessor, Campos Salles." *Correio da Manhã*, 18 de Fevereiro de 1908.

O Estado de São Paulo conhece, por longa e dolorosa experiencia a somma inaudita de sacrificios que lhe tem custado a Empresa do cáes de Santos.

Outro, um anno antes, não escrevera menos (*A Platéa,* 19 de Agosto de 1907):

A Companhia que nos trouxe o cáes, com grandes melhoramentos para o porto de Santos, acarreta ao mesmo tempo, um enorme rosario de desgostos e de imposições que absolutamente não têm cabimento.

Seria, talvez, preferivel Santos sem cáes, a Santos sob o jugo ferreo dessa poderosa Empresa que aniquilla a todos os ramos da nossa vida com o seu inqualificavel procedimento.

Mas havia o reverso (*Imprensa,* 12 de Fevereiro de 1906):

Tudo que aqui está, capital e trabalho, é brasileiro. Nós, em regra, entregamos ao capital e ao trabalho estranjeiros todas as obras que concorrem para o nosso progresso material. Aggravamos assim, cada vez mais, a nossa situação, meramente colonial.

Estradas de ferro, portos, minas, seguros, *tramways,* illuminação, até as proprias empresas agricolas são concedidas ou vendidas a estranjeiro, o trabalho, ao menos sua direcção superior é estranjeiro, e para o estranjeiro emigram naturalmente os lucros dessas explorações.

Melhor que o depoimento nacional foi então o de fóra. Manoel Bernardez, que depois seria Ministro do Uruguay no Brasil, dando-nos bello livro sobre o nosso paiz, passára por Santos. Vale a pena transcrever o que lhe sahiu dos dedos, diante da cidade que se renovava:

Dois filhos do Rio Grande do Sul, os Srs. Candido Gaffrée e Eduardo Guinle, prestaram ao seu paiz o incalculavel serviço de lhe abrir uma grande porta sobre o mar e de destruir o estigma da febre amarela em seu centro mais intenso e temivel, dando uma lição que foi aproveitada no Rio de Janeiro para expulsar, tambem ahi, do passivo nacional, a columna negra do flagelo. Esta obra tem ainda o merito de ter sido uma obra de tenacidade e de energia... Agora mesmo terminam uma usina electrica a 40 kilometros de Santos, em plena serra, utilizando uma cascata de 630 metros de altura; farão com ella todo o trabalho do porto e armazens, que hoje é hydraulico ou a vapor, e o resto, que serão cerca de 10.000 cavallos, o fornecerão a baixo preço para bondes, moinhos e fabricas da cidade.

Mais:

Com este enorme impulso, Santos, que começou sendo sómente o porto de São Paulo e que tem já 50.000 almas, tornar-se-ha uma grande cidade fabril e uma bella cidade maritima e balnearia, excellente para uma temporada invernosa de socego e restauração phisiologica. Suas praias são esplendidas, sua vida facil, sua paisagem aprazivel e risonha. A Municipalidade moderniza o antigo casario, abrindo febrilmente longas avenidas, de uma e outra costa do mar, aterrando terrenos baixos, construindo esgotos e fazendo toda uma custosa rêde de canaes de drenagem, á qual se tem de juntar, como elemento essencial de saúde e de vida, uma agua de consumo deliciosa, que cahe, cantando, fresca e alegremente, das alturas das montanhas. Sente-se ali circular uma população energica, confiada em seu destino. Quando ha quem, por fantasia, imagine estas cidades tropicaes meio amodorradas na enervante placidez de uma continua sesta, comendo bananas e fazendo rimas, sem penas nem ambições, tortura a alma este anhelo de progresso que a nós outros atormenta como uma sêde.

CAPITULO XXXVIII

NO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

Da sentença do Juiz Seccional aggravou a Companhia Docas de Santos para o Supremo Tribunal Federal.

Primeiro, viu Carvalho de Mendonça antedata na sentença, o que, no seu parecer, a inquinava de suspeita (116). Depois, sustentou haver nullidade do processo, por se tratar de materia civil, a que se não applicava a legislação commercial de exhibição de livros. Em seguida, era caso de connexão ou continencia de causa. Por ultimo, communhão não havia entre o Governo e a Companhia que justificasse a applicação do artigo 18 do Codigo do Commercio.

Quanto á natureza civil da causa, o proprio decreto n. 763, de 1890, citado pela sentença, vedava se applicasse ás causas civeis o processo especial de exhibição:

> O contracto de concessão de 20 de Julho de 1888, que serve de base a presente ação, foi celebrado entre o Governo e pessôas não commerciantes. O Governo não podia, conseguintemente, pensar nem contar com a prova mediante os livros commerciaes dos concessionarios, que formavam uma empresa civil.
>
> A concessão para as obras de melhoramento do porto de Santos foi outorgada pelo decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, a sete capitalistas, dos quaes um era medico e outro firma commercial.
>
> O commerciante (a firma commercial Ribeiro, Barros & Braga) foi, justamente, o excluido do numero desses concessionarios, pelo decreto n. 10.040, de 15 de Setembro de 1888.
>
> A sociedade Gaffrée, Guinle & Companhia, successora dos concessionarios, constituiu-se depois de celebrado o contracto de concessão de 20 de Julho de 1888, como prova o documento que instrue a petição inicial do Governo.

Mais:

> Esta sociedade tomou o caracter mercantil, não porque succedesse aos concessionarios das obras de melhoramentos do porto de Santos, que formavam uma empresa civil, mas porque um dos seus objectos era a compra e venda de materiaes para construcção, como está expresso no seu contracto archivado na Junta Commercial.
>
> Em 1892, organizou-se a sociedade anonyma Companhia Docas de Santos, que succedeu a Gaffrée, Guinle & Companhia.
>
> No contracto de 14 de Novembro daquelle anno, entre a aggravante e a aggravada, pelo qual o Governo concedeu autorização para a transferencia da concessão, está declarado que esta Companhia "assumia todas as responsabilidades e obrigações, contrahidas pelos concessionarios individualmente".
>
> Ora, os concessionarios, que figuram no contracto de concessão de 20 de Julho de 1888, não contractaram com o Governo na qualidade de commerciantes; não praticaram um acto de commercio. E' sabido que aquelle contracto representa o que ha de mais eminentemente civil.

---

(116) "Ella acha-se datada de 15 de Julho de 1908 e está assignada pelo Dr. Henrique Vaz Pinto Coelho que é Juiz Substituto da 1ª Vara, a esse tempo no exercicio da jurisdicção plena. Mas sómente no dia 8 de Agosto corrente, chegaram sentenciados a cartorio estes autos. Desde 17 de Julho, o Juiz Seccional, Sr. Dr. Godofredo Xavier da Cunha, voltára ao exercicio. A sentença,, portanto, proferida pelo Juiz incompetente, foi antedatada para ter effeitos validos. Este facto de summa gravidade a inquina da maior das suspeições". *Exhibição judicial dos livros da Companhia Docas de Santos*, cit. pag. 3.

Quanto á connexão de causa:

Temos nas duas causas os seguintes elementos communs:

1° — As pessôas litigantes: o Governo Federal (a União) e a Companhia Docas de Santos.

2° — O objecto da controversia: a Companhia Docas de Santos pretende, na ação que propôz em 14 de Novembro de 1907, annullar o acto pelo qual o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas mandou que ella exhibisse os livros da sua escripturação mercantil a uma commissão administrativa, composta de dois prepostos da Administração e um representante da Companhia.

3° — O titulo da controversia: o Governo Federal e a Companhia Docas de Santos fundam, cada qual a sua ação e a sua defesa no contracto de concessão de 20 de Julho de 1888. As duas causas poder-se-iam dizer não simplesmente connexas, mas identicas, porque nellas figuram as mesmas pessôas, e são os mesmos o objecto e o titulo.

Quanto á communhão, no que dizia respeito ao resgate:

Não é exacto o que diz a sentença sobre o direito de resgate. Este não ficou dependente do arbitrio da Administração; ao contrario, sómente poderá ser exercido dez annos depois de concluidas as obras (contracto de 20 de Julho de 1888, clausula IV; Lei n. 1.746, de 1869, artigo 1°, § 9°).

Se desta condição arbitraria é que resulta o co-interesse alludido na sentença, provado que tal condição não existe, o co-interesse tem-se transformado em desinteresse.

Acceitemos a discussão no terreno em que o orgão do Ministerio Publico e o juiz *a quo* a collocaram. E' mister possuir as noções juridicas mais pervertidas para se ter a ousadia (não ha outra expressão mais propria) de sustentar que do usufructo ou do uso e gozo das obras do cáes de Santos, concedido á aggravante, resulta a communhão ou co-interesse do Governo.

No que se referia á exploração de serviços publicos, não menos citado na sentença como base para a exhibição:

A Companhia Docas de Santos está construindo uma obra publica. Isto quer dizer que o melhoramento do porto de Santos satisfaz a dos serviços que a Administração Federal tem a seu cargo.

Cabendo á União alfandegar portos e habilital-os para a importação e exportação, e criar entrepostos, compete-lhe, como consequencia, promover o melhoramento daquelles portos, onde se refletem grandes interesses nacionaes, como a defesa do paiz, o regime fiscal, o desenvolvimento e a expansão do commercio, a saúde publica, etc.

E' por isso que a Companhia Docas de Santos executa uma obra publica, destinada a serviços a cargo da Administração Federal, e não porque se lhe obrigasse a fazer o serviço da capatazia e armazenagem de mercadorias, como nos dizem o Procurador da Republica e o juiz *a quo*.

Os serviços a cargo da Administração Federal, no porto de Santos, não são desempenhados pela Companhia Docas de Santos, mas sim pelas competentes repartições federaes ali installadas, entre as quaes a Alfandega.

Assim:

Capatazia (que é serviço braçal de embarque e desembarque de mercadorias de terra para bordo dos navios ou vice-versa) e armazenagem são serviços subalternos, secundarios, estabelecidos para a facilidade de carga e descarga das mercadorias, sua guarda e conservação; são serviços communs aos trapiches e armazens geraes; não são serviços publicos.

> Dos serviços de capatazia e armazenagem é fiscal o Inspector da Alfandega de Santos (clausula IX do contracto de concessão de 20 de Julho de 1888).
>
> Esta fiscalização não póde ser exercida nos livros commerciaes, na correspondencia e nos documentos da aggravante, mas nos lugares em que aquelles serviços são desempenhados.
>
> Para esses serviços aquelle Inspector dá instruções, de accôrdo com o respectivo regulamento e verifica se foram cumpridas: eis como se exerce essa fiscalização.
>
> A Companhia Docas de Santos presta contas das mercadorias que, pelos seus capatazes, carrega, descarrega e armazena.
>
> Se isso é gestão de um serviço publico, ella tem sido cabalmente desempenhada a contento do Inspector da Alfandega de Santos, que nada tem reclamado, e dos interessados, donos das mercadorias (117).

E depois de copiosamente versar esses e outros pontos da questão, accentuando, ainda uma vez, que, nas empresas com garantia de juros, não se abriam á devassa do Governo seus archivos e sua correspondencia, concluia a minuta do aggravo:

> O Governo ameaça a aggravante com uma lide temeraria e tenta devassar os livros, a correspondencia e os documentos do seu archivo commercial.
>
> Esses livros, esses documentos, essa correspondencia não são instrumentos communs; são propriedade exclusiva da Companhia Docas de Santos e estão sob a protecção da Constituição Federal, artigo 72, § 18, e do Codigo Commercial, artigos 17 e 18.
>
> A prova decorrente desses livros e documentos não aproveitaria em nada ao Governo, para o fim que este declarou no Aviso de 23 de Novembro de 1907.
>
> E' um vexame que se quer infligir á aggravante, como castigo á resistencia de ordens illegaes, é o capricho do Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas que se procura satisfazer, é a victoria da injustiça, da iniquidade, da immoralidade que se promove.

Dissera a sentença que, com a acção, visava o Governo responsabilizar a Empresa, "bem ou mal, com ou sem razão", pela inobservancia das clausulas contractuaes. Ao parecer, queria dizer o Juiz Federal com isso que não entrava no exame desta ultima questão, a processar-se depois. J. X. Carvalho de Mendonça não o interpretou desse modo, levando a expressão como arbitrio inqualificavel:

> E' para responsabilizar, bem ou mal, com ou sem razão, a aggravante pela inobservancia de clausulas contractuaes, que o Governo visa compulsar seus livros de commercio... faça-se o que elle exige.
>
> Eis o que nos diz o 13° considerando da sentença aggravada! Bem ou mal, com ou sem razão (palavras da sentença), o Governo tem o direito que contractante algum jámais logrou!

Tanto quanto se baseiava nas luzes de J. X. Carvalho de Mendonça, a defesa, na minuta do aggravo, não ficou abaixo da anterior. Nesse particular, elle tanto construia as Docas, quanto os engenheiros que as levantavam, em Santos, das

---

(117) "Que ha a dividir ou partilhar entre a Companhia Docas de Santos e o Governo? Obras? Propriedades? Taxas? Lucros? nada, absolutamente nada.

"Durante o prazo da concessão: a) O uso e gozo das obras de melhoramento do porto de Santos são da concessionaria (clausula II do contracto de concessão); b) as taxas lhe pertencem (claus. X, *in fine*, do mesmo contracto).

"Findo esse prazo: a) o uso e gozo das obras passarão para o Governo; b) as taxas serão por elle e para elle percebidas.

"Nessa epoca, da reversão, a Companhia Docas de Santos não terá partes nem interesses a liquidar nas obras nem nas taxas pela mesma razão porque o Governo, actualmente, nenhuma parte ou interesse tem em taes obras ou taxas" Idem, pag. 36.

aguas. Argumento "da mais limpida evidencia", chamou-lhe um orgão carioca (118); não escondendo sua "estranheza e revolta diante da violencia extrema que se queria praticar contra essa Empresa", escreveu:

> E uma circumstancia que sobreleva notar, agora que o Governo tão patrioticamente desenvolve a preoccupação do melhoramento de todos os portos da Republica, é que as Docas de Santos, na sua construcção e no seu movimento, têm sido consideradas um exemplo modelar, sendo a sua tabela de preços inferiores a todas as tabelas autorizadas e não gozando de nenhum dos favores que ás empresas e constructores estranjeiros têm sido outorgados, a não ser exclusivamente a isenção do material importado.
>
> Esta desigualdade é tão eloquente, que por si só bastaria para prova de que as Docas de Santos não estão fazendo obra de aventureiros com o fim principal de encher os seus cofres á custa do dinheiro publico e do dinheiro particular; ao contrario, essa Empresa tem sido um factor patriotico e honesto do nosso progresso e já resolveu definitivamente o problema do escoamento completo de uma parte formidavel da producção nacional.

O proprio adversario no Rio de Janeiro, em 1896, exarou:

> O trabalho do eminente jurisconsulto Dr. Carvalho de Mendonça, antigo advogado da Companhia, além da superior dialectica em que se acha moldado e da prodigiosa erudição que revela, é, como já notamos ao noticiar os fundamentos da defesa apresentada na mesma ação, de uma perfeita conformidade com a doutrina exposta, muito antes do litigio, pelo egregio patrono na sua importantissima monographia sobre livros de commercio, posta assim em formoso relevo a autoridade moral do advogado, no exercicio de sua profissão, pela autoridade scientifica do escriptor de direito na elaboração de um estudo juridico que só obedecia a elevadas suggestões theoricas (119).

Nenhum, porém, reagiu em termos mais severos que o *Jornal do Commercio*. Eram tanto mais para relevar suas palavras quando, exprimindo a moderação na imprensa brasileira, dava vasão a um protesto integral. Estavamos na vespera do julgamento pelo Supremo Tribunal Federal e esse protesto ali seria verberado com calor pelo representante do Ministerio Publico. Depois de referir-se á data da sentença escreveu:

> E' á vista destas mostras de prepotencia em que se conculca o direito, que a Companhia das Docas faz muito bem em resistir á absurda exigencia da exhibição de seus livros.
>
> Nem até um dos accionistas da sociedade — isto é, — nenhum dos proprietarios do uso e gozo das Docas, póde exigir esse exame senão dentro dos termos estrictos da lei; e nas sociedades commerciaes simples todos sabem como o Codigo e as leis protegem a escripturação contra a sua divulgação.
>
> O pedido da União é baseado no facto de haver, não uma sociedade, mas uma communhão de interesses entre ella e a Companhia das Docas; mas como esta só é usufructuaria, segundo a propria União allega, torna-se difficil perceber qual é a communhão, no sentido do artigo 18 do Codigo Commercial, que exista, da parte della, no usufruto.

---

(118) Ainda: "E' um trabalho monumental, o do eminente advogado; seria impossivel resumil-o, porque cada frase, cada linha é um profundo ensinamento juridico na materia, um argumento da maior e da mais limpida evidencia, mesmo para os leigos, como nós somos nessa difficil sciencia do direito" *A Noticia*, 24 de Agosto de 1908.

(119) *O Paiz*, 20 de Agosto de 1908.

Adiante:

> A Leopoldina tem garantias de juro do Rio e de Minas e possue linhas sem garantias. Aquelles Estados escripturam e fiscalizam o seu negocio nos trajectos respectivos; nada têm com o capital da Companhia, mas só com o empregado naquelles trajectos. Actualmente a Estrada de Quarahim a Itaquy, no Rio Grande do Sul, tem juros de 6 por cento garantidos sobre libras 675.000; mas o seu capital ascende a libras 870.000: ella está obrigada a dividir com o Governo o excesso de 8 por cento liquido, e este excesso não é sobre essa ultima, mas sobre a primeira.
>
> Ao contrario, o capital das Docas podia ser menor do que o custo das obras, sem que ao Governo coubesse por isso exigir participação no excesso de 12 por cento desse capital social.
>
> Nestes casos, se Minas, Rio ou a União exigissem exame de livros da Leopoldina ou da Mogyana (que está no mesmo caso) ou da Quarahim-Itaquy, ou então da Rio de Janeiro City Improvements, com a qual o Governo allegará ter grande "communhão de interesses" — temos certeza de que essas empresas resistiriam ao pedido absurdo, e rir-se-iam delle. Communhão curiosa em que uma das partes faz decretos imperativos e depois solicita do Juiz Vaz Pinto a sua execução!

Do outro lado, o *Correio da Manhã* (26 de Agosto de 1908):

> Audaciosa como sempre, habituada a não recuar na obtenção de seus fins, a Companhia Docas de Santos, ferida em cheio pela brilhante sentença do integro juiz substituto da 1ª Vara Federal, no celebre caso da exhibição dos livros, não hesitou em atacar violentamente pela imprensa esse distincto magistrado, com o duplo fim de vingar-se delle e de impressionar o espirito dos juizes do Supremo Tribunal Federal, que hoje devem julgar a questão... A prepotente Empresa, habituada a dominar os governos, encontrou um, capaz e energico, que não se curvou ao seu capricho.

Manteve, nesse mesmo dia, o Supremo Tribunal Federal a sentença aggravada, que desenvolveu, concordando tambem com a communhão e, pois, com a exhibição dos livros. Em primeiro lugar, o direito de intervenção do Estado não se limitava ao allegado pela Empresa:

> Considerando, porém, que uma concessão, como a da especie, é, antes de tudo, um acto administrativo ou de poder publico, pelo qual se dellega o exercicio de certos direitos de poder publico (*"droit de puissance publique — Haurion, Droit Adm.* ns. 300, 398 e 494) a um individuo ou associação privada sobre uma parte do dominio publico ou sobre uma parte da propria Administração Publica, uma vez que outra coisa não é a obra e o serviço dos portos maritimos do Estado e o das capatazias e armazens da Alfandega; que, em virtude de concessões desta natureza (contracto *sui generis*, proprio do direito administrativo, como o qualifica a propria aggravante), nenhuma propriedade é transferida á empresa concessionaria, quer sobre o objecto da concessão, a obra ou serviço publico, quer em relação aos poderes de que investida, exercendo-os a concessionaria por simples delegação do poder concedente para os fins da exploração e dentro dos limites, rigorosamente postos; — que este principio, que rege, sem excepção, toda concessão da especie, assenta na razão sabida de que os portos de mar, assim como outras obras semelhantes, pertencendo ao dominio publico propriamente dito, são por natureza intransferiveis, inalienaveis, e bem assim na razão não menos valiosa, de que os direitos de poder publico, taes o desapropriar por utilidade publica, o de não pagar impostos por seus bens e serviços e o de arrecadar directamente taxas do publico, não podem, em regra, ser exercidos senão pelo proprio poder publico, e sómente o são por individuos privados, quando o bem publico e não dos individuos assim o exige; mas neste caso como delegação do referido poder, isto é em nome do poder delegante ou concedente, como se forem exercidos

por elle proprio; que, em consequencia, a concessionaria, ora aggravante, dos proprios termos da sua concessão, nenhuma propriedade tem no porto de Santos, nem nos direitos de poder publico que exerce, age em nome deste poder, tendo apenas o uso e gozo da respectiva exploração, como aliás está expresso em clausula do contracto (segunda) onde se diz: "Os concessionarios terão o uso e gozo das obras pelo prazo de ..... com os onus e vantagens estabelecidas pela lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869 e de accôrdo com as estipulações e modificações provenientes das presentes clausulas"; que entre as vantagens enumeradas e os poderes conferidos acham-se declaradamente: o de usufructuario dos terrenos desapropriados e dos que forem aterrados, mas devendo o seu producto ter a applicação indicada nas clausulas III e IV do decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888 (que autorizou o contracto da concessão), o de gozar da isenção de impostos nos termos da concessão, o de arrecadar taxas, como compensação dos serviços e obras, na fórma da clausula V do citado decreto e da lei de 13 de Outubro de 1869; que a justiça e razão de ser de taes favores ou vantagens não pódem ser objecto de contestação mas o que dellas resulta é que a concessionaria goza de favor pecuniario do Estado, pouco importa o nome, desde que a coisa se dá: receber certa importancia do Thesouro Publico que se alimenta das taxas e impostos do publico, ou receber a concessionaria directamente do publico importancia analoga, ou deixar de pagal-a a titulo de impostos por seus materiaes e serviços, e assim fazendo, em nome e delegação do Governo, é manifestamente gozar de favor pecuniario da União; que essa sua qualidade de agente, em nome do poder concedente, é a propria aggravante que se incumbe de melhor affirmar, toda a vez que se faz valer o seu direito de isenção de encargos de natureza local ou mesmo federal, allegando que explora um serviço publico da União, e, como tal sob a protecção do dispositivo constitucional (Const. Art. 10), o qual prohibe a tributação de rendas, bens ou serviços a cargo da União; que, concludentemente, se as clausulas de uma concessão, reduzida á forma contractual, como na especie, são de invocar, como constituindo lei entre as partes sob a sancção do direito privado, não é, todavia, licito desde logo concluir que todas as clausulas do instrumento devam ser exclusivamente reguladas pelos preceitos desse direito, tão sómente, e, menos ainda, que as obrigações do concessionario findam com a letra expressa da concessão-contracto; porquanto, clausulas póde haver, taes como as que envolvem a delegação de direitos do poder publico, que escapam, no todo, á esphera do direito privado; que isto mesmo mostra não desconhecer a propria aggravante dizendo com os autores que cita: *"Le contract de concession est une convention qui a un caractère special et qui n'a pas analogue en droit civil... C'est un contract administratif"*; é um contracto, que fica sob a inteira fiscalização da Administração Publica, que o faz, isto é, um contracto no qual a concessionaria, embora parte contractante, não póde pretender a posição juridica de igual a igual como succede nos contractos particulares de direito civil; porque o poder publico, sem embargo de entrar em relação contractual com a pessôa privada, não se despe por isso jámais dos direitos e faculdades, que constituem a sua qualidade propria de poder, e se porventura acceitasse no contracto clausula alguma neste sentido, ella seria nulla, irrita, como se não existisse; que, entre as qualidades inherentes, inseparaveis, do poder publico, é proeminente a de regular ou fiscalizar a coisa publica, os serviços dessa natureza e notadamente o exercicio dos direitos ou funcções de caracter publico, pelos individuos privados, sejam estes agentes, funccionarios propriamente ditos, mandatarios, gerentes, usufrutuarios da coisa publica, ou delegados, casos nalgum dos quaes não póde deixar de ser considerada a concessionaria ora aggravante.

Quanto á allegação de ser necessaria clausula expressa para a exhibição:

Considerando mais: que o direito de regular e fiscalizar do modo, como e quando fôr mais conveniente, o exercicio dos direitos do poder publico, conferidos á concessionaria para exercel-os, dentro dos limites marcados e para os fins indicados, não precisa estar expresso em nenhuma clausula da concessão ou contracto em favor do poder publico

concedente; elle subsiste, *tunc et semper* como qualidade, de que o mesmo poder não póde abrir mão, e quem obtem uma concessão do Governo como a de que se trata, não ignora que assim é, e nem póde deixar de ser; — que, pelo contrario, a concessionaria, sim, é quem nada póde pretender do poder concedente ou do publico ou oppôr ao poder concedente, sem mostrar a clausula expressa, que lhe haja concedido o direito ou favor ou que contenha a delimitação ou prohibição, que o poder concedente haja acceitado, porque a regra da jurisprudencia da materia, seguida em toda a parte é esta: *a*) o concessionario não póde pretender direitos ou favor maior do que os declarados expressamente na concessão; *b*) o concessionario não póde jámais obstar a ação do poder concedente senão naquillo e até onde este se tenha obrigado effectivamente á não intervir; conseguintemente, sempre que o poder publico, na concessão do uso e gozo de um privilegio, não se tenha obrigado, por clausula expressa, a abster-se de taes e taes actos não quanto á substancia do privilegio e aos favores concedidos, mas quanto aos modos praticos da exploração e aos meios da sua melhor fiscalização em bem dos fins da mesma concessão, é indiscutivel que no mesmo poder subsiste inteira e completa faculdade a semelhante respeito; que esta regra de jurisprudencia assenta, principalmente, no proprio fundamento da concessão pelo poder publico, que outra não é senão a realização de um bem publico e jámais o beneficio dos interesses do concessionario; e daqui sempre que houver duvida sobre o alcance dos favores ou direitos do concessionario a interpretação deve ser contra este, e em favor do poder publico ou dos interesses publicos que o mesmo representa: *"It will never be presumed that a State has relinquished any of its poweres by contract. The grantee takes nothing by inference. The universal rule being that whenever the privileges granted to such a corporation come under revision in the Courts, the grant is to be construed against the corporation and in favor of the public, and that nothing passes to the corporation but what is granted in clear and explicit terms"*. Myer, *On Vested Rights*, p. 623-624 (Sobre decisões numerosas da Supr. Côrte Americana a respeito). *Whatever is not inequivocally granted in such acts, is taken to have been withheld; as all acts of incorporation and acts extending the privileges of corporate bodies are to be taken most strongly ugainst the corporation."* Sedwick, *On Stat. and Court. Law*, 39; Cf. Beach, *Private Corporations*, vol. I, p. 44 seg.; Sutherland, *Statutes Construction*, § 378; que, além disto, este direito de fiscalizar, por parte do poder concedente, o uso dos direitos concedidos na especie dos autos, resulta das proprias clausulas do contracto, invocadas pela aggravante segundo as quaes se reconhece ao dito poder: *a*) o direito de resgatar a concessão, indemnizando a Empresa do capital, effectivamente empregado; *b*) o direito de inspecionar a execução e o custeio das obras; *c*) o direito de reduzir as taxas que a aggravante percebe em seu proveito, quando os lucros liquidos da Empresa excederem a 12%; donde a consequencia, evidente, obrigada para a concessionaria, de fornecer ao Governo todos os documentos, toda a escripturação pela qual o mesmo possa verificar a verdade dos factos, constantes das mencionadas clausulas.

Ainda quanto á intervenção economica na vida da Companhia:

Considerando ainda: que a propria aggravante se apressou em declarar que custeio (palavra da lei) quer dizer custo, valor das obras; e se a juizo da aggravante o Governo não precisa axaminar a sua escripta para conhecer da materia, podendo contentar-se, sobre o custo das obras, com o valor parcial dos orçamentos respectivos, assim não succede aos olhos do Governo, o qual certo não ignora a grande differença que se póde dar entre o valor orçado de dada porção de obras e o capital effectivamente empregado, isto é, seu custo real, o qual, conforme a lei, lhe compete inspeccionar, e, portanto, exigir que lhe forneçam os elementos de escripta, os mais completos, para o exercicio do seu direito; que a reducção geral das taxas, quando os lucros excederem a 12%, sendo igualmente um direito e um dever do Governo, *ex-vi* da lei e do contracto, não póde a concessionaria negar ao mesmo todos os

Embarque de café no cáes (1910)

elementos de escripta, que parecerem necessarios para a sua inteira e exacta verificação; com isto não soffre a concessionaria a menor restricção no seu direito; se este lhe é incontestavel, quanto á arrecadação das taxas como justa compensação de seus serviços á obra publica, não menos deve ser, aos seus olhos, o direito do publico, que o Governo representa na concessão e ao qual pertence o producto das taxas percebidas desde que os lucros da concessionaria excedam de 12%; si exclusivamente seu o producto das taxas até perfazer um lucro liquido de 12%, elle deixa de ser seu dahi por diante, ou para constituir objecto de gestão ou administração por conta de outrem ou para constituir uma communhão de causa e interesses entre a aggravante e o Governo; que é irrecusavel ao Governo em tal hypothese o direito de verificar não só a situação real desses interesses ou rendimentos communs, mas ainda fiscalizar o uso que a aggravante está fazendo da delegação que exerce, na arrecadação das taxas; e outro meio não ha, não póde haver com segurança, a não ser o exame da propria escripturação da aggravante; que a allegação da aggravante, de a verificação dos lucros liquidos só poder ser feita depois de integrado o capital, pela conclusão e entrega definitiva das obras, não consta de clausula alguma da concessão, nem ha impossibilidade actual de realizar-se semelhante verificação, escripturado, como deve estar, o capital empregado em cada anno e lançada igualmente nos livros a importancia das taxas arrecadadas e, feito o balanço das respectivas despesas, o resultado encontrado demonstrará qual o lucro liquido appurado em relação ao capital empregado; que a disposição da lei, ordenando a reducção geral das taxas, em beneficio do publico, só tornou o acto do Governo dependente de uma condição "que os lucros liquidos excedessem a 12%", e isto mesmo tambem se dispõe nas clausulas do decreto n. 9.979, de 1888, que autorizou a concessão; que as palavras do contracto (cl. segunda) "com as modificações provenientes das presentes clausulas" a que allude a aggravante, não aproveitam a opposição della, porque as referidas clausulas em nada alteram os onus da lei (n. 1.746, de 1869) e nem podiam fazel-o, por não ser licito revogar ou derrogar a lei mediante clausulas contractuaes, tanto mais tratando-se da propria lei, base da concessão, e razão legal dos onus e vantagens estipulados; sendo, conseguintemente, de entender que as "modificações" só se podiam referir aos modos de exploração e nada mais.

Por ultimo:

Considerando finalmente: Que a allegação de se tratar de livros commerciaes, protegidos pelo Codigo Commercial, não póde, no caso, sujeito, ter a procedencia que se lhe quer emprestar: em primeiro lugar por ser evidente que uma concessionaria de serviço publico não póde invocar em seu favor as disposições commerciaes, no tocante a exploração da sua concessão e, ao mesmo tempo, possa recusar igual direito ao poder concedente em pretensão deste, só e positivamente relativa á mesma exploração; em segundo lugar, porque, aos olhos do Governo concedente, a aggravante é sempre, e continúa a ser, simples concessionaria sua; não se trata de firma ou estabelecimento commercial, cuja propriedade ou patrimonio seja da mesma firma ou de associação privada e, portanto, tão extranhos ao Governo, como a qualquer outra pessôa privada, não de certo; aos olhos do Governo qualquer que seja a fórma tomada posteriormente, a aggravante subsiste na simples qualidade, em que obteve a concessão que explora, isto é, sempre dentro da communhão de interesses e direitos que explora ou goza, *ex-vi* da concessão; que a pretensão da autora aggravada em nada affecta, restringe ou diminue favores, direitos e vantagens, assegurados á aggravante, estando nesta parte coartada toda a intervenção do Governo, mas se limita tão sómente, a pedir o exame da sua escripta para a verificação de factos previstos na lei e estipulados no contracto, factos que nas circumstancias importam ou envolvem a communhão de interesses e até a propria coisa entre a aggravante e a aggravada, os quaes, de nenhum outro modo podem ser verificados com a exactidão que se requer; que o referido pedido assenta, como já se disse, de um lado, na communhão de interesses e direitos, que se dá, quanto ás taxas arrecadadas quando

o lucro destas excede de 12% em proveito da concessionaria, e de outro lado, no direito essencial de fiscalizaão, que subsiste no poder publico quanto aos direitos de poder publico, que aquelle delegara á concessionaria de um serviço publico; que qualquer que seja a extensão dos direitos e poderes de uma concessão desta natureza, que o poder concedente fica, sem duvida obrigado a respeitar, jámais se poderá admittir como incluida ou decorrente de taes favores ou direitos, a isenção dos regulamentos e fiscalização, que o poder publico entender necessarios em bem do publico; o limite desta fiscalização ou regulamentos está apenas em que por elles não se pretenda offender a substancia ou os direitos concedidos para o fim da exploração, em tudo o mais, isto é, quanto aos modos da exploração e á verificação do legitimo uso dos poderes delegados, o poder publico continúa a exercer completa discreção. Por tudo isto, e o mais que já foi considerado e apreciado, accórdão em negar provimento á aggravante, e em confirmar a sentença aggravada; pagas pela mesma aggravante as custas. Supremo Tribunal Federal, 26 de Agosto de 1908.

Assignavam o accórdão o Presidente do Tribunal, Pindahiba de Mattos, e os Ministros Amaro Cavalcanti, relator *ad hoc*, Canuto Saraiva, Guimarães Natal, André Cavalcanti, H. do Espirito Santo, Manoel Murtinho. O Ministro Ribeiro de Almeida votou com o seu collega Manoel Espinola. E' de notar a concisão e clareza do voto vencido:

M. Espinola, vencido. Dava provimento ao aggravo, para reformar a sentença aggravada e julgar improcedente a acção de exhibição de livros, visto não se dar o motivo allegado da communhão de interesses (artigo 18 do Codigo Commercial).

A questão resolve-se, a meu vêr, pelas clausulas do contracto de concessão que, em seu conjunto, excluem a idéa de communhão.

Assim, estando estipulado, pela clausula segunda, que as obras de melhoramento do porto de Santos, que constituem o objecto da concessão, são do uzo e gozo dos concessionarios, durante certo prazo, findo o qual reverterão ellas para o Estado sem indemnização alguma, e, pela clausula quinta, que os concessionarios terão o direito de cobrar taxas pelos serviços prestados nos seus estabelecimentos, na fórma da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, vê-se que o Governo nenhuma communhão tendo nas obras, que reverterão para o Estado findo o prazo da concessão, tão pouco tem na cobrança das taxas, que a Empresa recebe como remuneração do capital empregado e dos serviços prestados.

Se o Governo tem o direito de fiscalizar as obras para que ellas se façam com a segurança e solidez necessarias, como tem o de reduzir as taxas quando os lucros liquidos excederem a 12% (citada lei de 1869, artigo 1°, § 5°), estes direitos não lhe dão a qualidade de intervir na communhão (communhão ou sociedade, diz o artigo 18 do Codigo Commercial), sem ter nenhuma parte no capital da Empresa e nos seus estabelecimentos, pois estes, com todo o material, só lhe ficarão pertencendo, findo o prazo da concessão (contracto, clausula segunda; lei de 1869, artigo 1°, § 3°).

E' a doutrina do accórdão deste Tribunal n. 139, de 14 de Setembro de 1895 (Jur. de 1895, pag. 179).

O direito de fiscalizar tem o Governo exercido sem opposição da Empresa desde que esta se organizou, limitando-se a sua fiscalização aos termos do contracto e da lei, isenta a Companhia de qualquer intervenção em sua vida economica, uma vez que não goza de garantia de juros ou subvenção (Dec. n. 2.917, de 21 de Junho de 1898, artigo 24, § 8°).

Quanto ao direito de reducção das taxas, que são cobradas de accôrdo com o contracto, allega a Companhia que só se poderá fazer essa reducção quando findar o prazo para conclusão das obras (7 de Novembro de 1914), pois sem isso não poderá saber qual o custo das obras nem a proporção dos lucros.

Mas se a União tem elementos para saber que os lucros liquidos da Empresa excedem a 12% use dos meios competentes para effectuar a reducção, sem quebra da inviolabilidade do segredo dos livros commerciaes, cuja exhibição integral só é permittida nos casos do Artigo 18.

CAPITULO XXXIX

GOVERNO E JUSTIÇA

Conhecida a sentença, foi immediata a repercussão. De um lado, publicou-se em Santos o teôr de um telegramma á Associação Commercial da cidade, levando a grande nova (120); de outro, e na propria Capital Federal, illuminou tambem em arco um diario (*Correio da Manhã*, 28 de Agosto de 1908):

> Mas de outras vezes a Companhia tem tido topete e sorte. Desta, mercê de Deus, está a gritar porque perdeu, porque foi estrondosamente vencida, porque o seu capricho foi valentemente esmagado. Póde bramar á vontade. O exame de livros tem de ser feito. E' o que vale.

Falar-se-ia de pressão governamental. Outro jornal escreveria (*A Tribuna*, Rio de Janeiro, 27 de Agosto de 1908):

> Nesta questão todos sabem que a politica não interveio. Os juizes não tinham assim a menor preoccupação de serem desagradaveis ao Governo, reconhecendo as razões allegadas pelo eminente jurisconsulto Carvalho de Mendonça, na defesa dos interesses das Docas de Santos.
>
> Attribuir de resto aos juizes que votaram contra a Empresa-polvo o espirito de lisongear o arbitrio governamental, alheiando-se do estudo do feito, é uma impertinencia tão grande como seria, da parte dos que applaudem a exigencia do Ministro, emprestar aos dois illustres e integerrimos magistrados favoraveis ás Docas o intento de por essa fórma cortejarem o poderio millionario da Empresa. E'-nos licito discordar das doutrinas vencedoras no Tribunal, mas todos devemos respeitar a competencia, o escrupulo, a dignidade dos julgadores. Os juizes que tomaram parte na votação estavam perfeitamente a par da questão.

Já em debate publico, a questão poria em causa, mais que em 1896, o Chefe da Nação. Trechos de jornaes na Capital da Republica, no dia immediato ao julgamento, diziam melhor do caso do que quaesquer commentarios. Assim, acima de todos, o *Jornal do Commercio*:

> O Supremo Tribunal de Justiça decidiu hontem, contra os votos dos Srs. Ministros Espinola e Ribeiro de Almeida, negar provimento ao aggravo da Companhia Docas de Santos na questão da exhibição de seus livros.
>
> A discussão, sentimos dizel-o, não foi luminosa, como merecia essa questão melindrosa. O Sr. Oliveira Ribeiro disse que os concessionarios eram muito ricos, que havia dezenas de kilometros de cáes e outras coisas iguaes. E o illustre jurisconsulto Sr. Amaro Cavalcanti citou a Allemanha como devendo decidir desta materia de contracto escripto de uma empresa brasileira.
>
> Como approuve ao Sr. Oliveira Ribeiro referir-se ao *Jornal* e extranhar que elle quizesse ou queira influir no animo dos illustres juizes precisamos assegurar a S. Ex. que não tivemos nem teremos a pretensão de convencer a juizes que vão para o primeiro tribunal do paiz sem ao

---

(120) "Rio, 26. Supremo Tribunal Federal acaba de confirmar sentença proferida contra Companhia Docas de Santos obrigando-a a prestação de contas ao Governo. Triumphou assim a lei. Parabens ao commercio ao povo de Santos, Senador Alfredo Ellis". Publicando este telegramma, commentou a *Tribuna* (Santos): "Ainda bem que a justiça não apodreceu neste paiz e que os direitos de quem quer que seja ainda pódem encontrar tribunaes e juizes superiores ao brilho offuscante do ouro e á influencia deleteria dos plutocratas. O commercio e o povo de Santos podem acceitar, regosijados, os parabens do Sr. Alfredo Ellis, retribuindo-os com applausos ao illustre senador paulista, que tem nesta formidavel campanha o melhor quinhão de gloria", 28 de Agosto de 1908.

menos o espirito de juizes e que em vez de estudarem as questões discutem os meios pecuniarios das partes. Estamos vencidos, mas não absolutamente convencidos.

A *Gazeta de Noticias*:

Não é indignação o que esta decisão causa; é tristeza. O Sr. Ministro Oliveira Ribeiro profligou hontem com grande vehemencia a imprensa, notadamente o *Jornal do Commercio*, porque a imprensa se permitte emittir opinião sobre causas que estão *sub-judice*... Para este Ministro a imprensa só póde discutir causas... depois da decisão, isto é, quando a discussão não aproveita! A doutrina é curiosa, mas é menos desembaraçada do que o desembaraço com que S. Ex. attribuiu ao advogado da causa opiniões que elle nunca emittira, a tal ponto que o advogado teve de protestar com risco de provocar providencias do illustre Presidente do Tribunal — mas a impassibilidade tem tambem os seus limites.

A *Imprensa*:

A acintosa e apaixonada intervenção nos debates do Sr. Oliveira Ribeiro, Procurador da Republica, demonstrou á evidencia que falta ao Supremo Tribunal um Presidente capaz de garantir a ordem e de assegurar os interesses da justiça.

A natureza do recurso não admittia a intervenção das partes. O advogado da Companhia Docas de Santos não podia falar. E' claro que tambem não o poderia o Procurador Geral da Republica, advogado da União Federal, que era a parte adversa. Entretanto, o Sr. Pindahyba de Mattos permittiu que o Procurador Geral da Republica falasse cinco vezes, arrastando, com a sua eloquencia troante de tribuno da praça publica, a convicção dos demais Srs. Ministros.

Nos arroubos da sua conhecida eloquencia, o Sr. Procurador da Republica chegou até a injuriar o tribunal, allegando que "ali estava para impedir o sacrificio dos direitos sagrados da Nação". Era uma questão nacional, e elle, Procurador, "não podia de fórma alguma admittir que o poder publico viesse a ser sacrificado pelo tribunal", insulto que motivou um protesto do Sr. Juiz Ribeiro de Almeida. A decisão do Tribunal foi, assim, uma decisão politica.

Havia referido um dos jornaes ao escasso tempo (tres dias) que tiveram os juizes para o estudo da questão. A *Noticia*, sem deixar de notal-o, escreveu:

Foi hontem decidido pelo Supremo Tribunal o caso da exhibição de livros commerciaes. O Sr. Oliveira Ribeiro ficou muito zangado com o *Jornal* por ter escripto uma varia sobre assumpto que dependia de decisão da justiça; o Sr. Amaro Cavalcanti fez uma descripção das Docas no tom em que as Mil e uma Noites descreviam thesouros. E o Tribunal votou a exhibição dos livros. Ora, nem a bisbilhotice da imprensa que o Sr. Oliveira Ribeiro tanto condemnou, nem a fortuna de concessionarios nos parece fundamento inatacavel para uma exhibição de livros commerciaes; e como a sentença já está dada, não incorreremos nas iras do Sr. Oliveira Ribeiro emittindo aqui o douto parecer destes Pequenos Ecos que são a onisabedoria condensada em uma secção de jornal.

Não decorrera, com effeito, em paz, o julgamento. De um lado, havia o Procurador da Republica trazido a debate a abastança dos empresarios de Santos, os accionistas da Empresa, os kilometros de cáes em construcção; de outro, protestou J. X. Carvalho de Mendonça contra citação de uma de suas obras, applicada pela União ao caso; e viu-se ameaçado de ter que deixar a sala. Recebeu o mesmo *Jornal do Commercio* no dia immediato este communicado (28 de Agosto de 1908):

O *Jornal* equivocou-se affirmando que o illustre Procurador da Republica dissera que a Companhia das Docas tinha dezenas de kilometros de cáes; o que todos ouviram foi centenas de kilometros, o que suggeriu um Portuguez que assistia á sessão apartear baixinho: "Desse modo chega breve a Lisbôa".

Talvez seja interessante ao "Jornal" saber que a Companhia das Docas tem mais de 300 accionistas em vez de tres ou quatro que o Sr. Oliveira Ribeiro disse ter: de facto estava presente no Tribunal um dos seus maiores accionistas, o Sr. Dr. Americo Firmiano de Moraes, conhecido capitalista nesta praça.

Era inevitavel, á vista desses e de outros commentarios, que não emudecesse, na tribuna do Senado, a mesma voz que a occupava, desde 1906, contra a Empresa. Alfredo Ellis ali falou a 27, estranhando os ataques ao juiz singular e aos do tribunal. "Louvado seja Deus. Ainda vive o Rei!" fôra dito num momento difficil do Imperio, perante a Camara dos Deputados. "Louvado seja Deus. Ainda vive o Congresso", tal o desabafo de outro representante, quando, no principio da Republica, pareceu esta sossobrar. "Louvado seja Deus. Ainda vive a Justiça" diria S. Ex. agora. E rematou: "A questão, hontem julgada em recurso de aggravo pelo Supremo Tribunal Federal, foi iniciada nesta tribuna. Póde-se dizer que aqui teve o seu prologo; justo é, portanto, que eu venha dizer algumas palavras sobre o seu epilogo, hoje que ella está terminada". Estranho era que atacassem juizes integros e pobres; ao do Districto Federal rendia homenagem:

S. Ex. deve até estar satisfeito, porque as letras dessa sentença foram douradas pelo brilhante apoio, quasi que unanime, do Supremo Tribunal, transformando-a em um florão de gloria, para a sua fé de officio de magistrado honesto e digno.

Bem sei que o juiz precisa de estoicismo, da abnegação dos antigos martyres, quando desciam ao circo romano, para enfrentar as féras propositadamente guardadas, afim de lhes acirrarem a fome e a ferocidade. A esse nobilissimo juiz os meus applausos, o applauso de uma consciencia que nunca tergiversou, recta, firme e austera.

Sua estranheza era tanto maior quanto o *Jornal do Commercio*, que representava entre nós o que o *Times* era na Inglaterra, havia feito côro com taes ataques. A taxa de capatazia sobre o café voltou á scena:

Imagine-se, nesta crise terrivel, que tem empobrecido a lavoura de café, se porventura o que se vae fazer agora já tivesse sido feito, pelos governos passados, era ou não era possivel uma grande reducção de taxas? Podia ou não esse beneficio ser levado á conta de nosso principal producto de exportação?

Calcule-se o benefico effeito que produziria no animo do lavrador, exhausto, esmagado por uma crise de dez annos, o facto de poder ficar livre dessa iniqua e deshumana taxa de 450 réis paga para que a sacca de café transite pelas Docas de Santos?

Orçamento prévio ou despesa effectivamente satisfeita? A questão não morrera:

O Sr. Alfredo Ellis — Todos sabem o que é orçamento e o que é despesa effectivamente feita. Pelo facto de se ter feito um orçamento, não quer dizer que toda a sua importancia tenha sido effectivamente empregada.

O Sr. Severino Vieira — Na administração da União é sempre o que se dá; o orçamento é excedido. V. Ex. tem experiencia disso.

O Sr. Alfredo Ellis — Creio que V. Ex. tem muito mais do que eu.

O Sr. Severino Vieira — Todos nós devemos ter. Ahi estão os creditos supplementares, extraordinarios e especiaes.

O Sr. Alfredo Ellis — Mas V. Ex. ainda mais, porque, além de ex-Ministro é ex-Governador, tendo tido á sua disposição os recursos do Thesouro, facilitados por uma Camara, que naturalmente lhe era favoravel e amiga.

Atacando:

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, a alvura deslumbrante da neve produz nos alpinistas e exploradores articos um phenomeno singular na vista — miragens e deslumbramentos.

O phenomeno é passageiro, é transitorio; desapparece desde que cesse a causa. Ha um phenomeno semelhante que se dá com os que visitam as casas-fortes dos bancos e que se approximam dessas montanhas de ouro que se chamam Rockfeller, Gould, Schovaeder, etc.; o phenomeno produz uma molestia — uma amaurose — não da vista, mas da consciencia. O primeiro mal é passageiro, a outra molestia é irremediavelmente incuravel.

Abrira-se o problema da successão presidencial e os indicios eram de approximação federal com São Paulo. Enfrentar a Empresa de Santos não seria agradar a certa corrente politica do Estado? Apesar de apenas economica, esta resenha historica não póde deixar de registar, de passagem, estes factores fóra dos archivos. Em 1896, quando da reacção do Partido Republicano Federal, então nascente, contra Prudente de Moraes, não se poderia ter visto um desses imponderaveis que fizeram pender a balança em favor da Empresa? Adversario do Ministro da Viação na politica da Bahia, a voz que respondia agora talvez se inspirasse um tanto nisso, quiçá sem o sentir, ao formar expontaneamente a favor da Empresa. De entrada, esta foi a posição de Severino Vieira (Senado, 29 de Agosto de 1908):

O Sr. Severino Vieira — S. Ex. comprehende, apesar do muito que respeita o honrado Senador por São Paulo, apesar de não ter senão motivos de deferencia para com S. Ex., não póde deixar sem protesto as considerações do honrado Senador visto como S. Ex., em torno dos factos que serviram de thema aos seus discursos na sessão de hontem e de hoje, tomou um rumo differente daquelle que ao orador seria dado seguir, nas apreciações dos mesmos factos.

S. Ex. tomou um rumo diametralmente opposto do que o orador tinha tomado, se dada essa divergencia de sentir...

O Sr. Alfredo Ellis — Não é de estranhar; cada cabeça, cada sentença.

O Sr. Severino Vieira — S. Ex. comprehende que o orador não póde deixar de protestar contra as expansões de jubilo do honrado Senador por factos que trouxeram ao seu espirito a maior tristeza.

S. Ex. começou louvando a Deus, porque ainda existe justiça neste paiz. O orador se tivesse de se pronunciar sobre o mesmo facto, não poderia deixar de formular uma imprecação contra os céos, porque ainda mantém illesa a omnipotencia do Governo da Republica.

Teve então o Senador bahiano palavras de censura, desde a passividade politica do legislativo em contraste com o exemplo de 1891 (121), até o golpe judicial desferido contra a Empresa de Santos pelo Executivo.

---

(121) "E não remmemoro com magua aquella data, Sr. Presidente, porque a violencia que ella registra veio abrir as valvulas ás mais arriscadas, e, ao mesmo tempo, ás mais energicas manifestações de patriotismo, de civismo, de brio e pundonor nacional, que em 20 dias apenas restituiram á Constituição de 24 de Fevereiro o seu vigor e integridade reintegrando o Congresso na plenitude de suas funcções constitucionaes.

"Hoje, Sr. Presidente, seria porventura o Congresso Nacional capaz de tamanha audacia? Creio que não. O Congresso, na actualidade, não será capaz desses prodigios, não póde absolutamente se aventurar a medir forças com o Poder Executivo, encarnado em homem, cujas masculas energias têm por simbolo a larga e vigorosa envergadura de aguia'. Severino Vieira, Senado 29 de Agosto de 1908.

Primeiramente, não ia a antedata da sentença aproveitar ao Governo?

O Sr. Severino Vieira — Pois, senhores, como explicar-se que essa sentença dormisse ignorada, no cartorio do escrivão, de 15 de Julho a 8 de Agosto, quando havia tanta alacridade em divulgal-a, como uma victoria governamental, que o proprio fiscal do Governo, junto aos trabalhos das Docas de Santos, então nesta Capital, não se conteve que não mandasse, pelo telegrapho, a noticia della á imprensa de Santos e de São Paulo, tão depressa quanto ella chegou ao conhecimento, isto é, a 8 de Agosto vigente? Se já estava ella lavrada desde 15 de Julho, como se explica essa ignorancia de sua existencia, por parte dos prepostos do Governo?

O Sr. Alfredo Ellis — A unica pessôa que póde informar a V. Ex. é o juiz.

O Sr. Severino Vieira — Não preciso da informação do juiz, quando contra elle estou argumentando. Estou tirando da logica dos factos a evidencia da verdade contra a conducta do juiz, da qual devia resultar a nullidade insanavel de sua decisão.

Já vê V. Ex. que a informação delle me não merece fé, porque é precisamente esta fé que estou contestando.

Depois, a pressão official foi indubitavel:

O Sr. Severino Vieira — Ninguem mais do que eu, Sr. Presidente, respeita a sentença do Supremo Tribunal Federal.

Estou convencido de que muitos dos honradissimos Ministros do Supremo Tribunal, que votaram, no caso, contra a boa interpretação da lei, contra a melhor doutrina de direito, o fizeram sob a inspiração de suas consciencias de magistrados integerrimos e respeitaveis, diante dos quaes não sei senão curvar-me reverente, sem o necessario mas refletido exame do assumpto, que, pela natureza da decisão, lhes era dado fazer, e, porventura, guiados ou influenciados por argumentos adduzidos pelos que tomaram parte nos debates e quiçá, como um movimento impulsivo de reacção, em uma atmosphera de constrangimento, em que se procurou envolver a majestade do Tribunal.

Mais:

O Sr. Severino Vieira — Sim, Sr. Presidente, o que é verdade é que, pelos tramites rapidos do processo, pela natureza da decisão proferida pelo Supremo Tribunal, em recurso de aggravo, em que o feito é submettido ao exame de um Ministro sómente, que é seu relator, e julgado sem o estudo e detido exame dos demais membros do Tribunal, esse julgamento não traz o cunho da meditação profunda dos venerandos juizes, que não tiveram para isso o tempo necessario.

O Sr. Alfredo Ellis — Mas os juizes que votaram a favor tiveram tempo?

O Sr. Severino Vieira — A estes é que eu queria chegar, porque dos louvores tecidos pelo nobre Senador aos honrados Srs. Ministros, que foram votos vencedores, poderia resvalar contra aquelles uma censura que jámais os poderia attingir, por serem tão honrados como os que mais o forem. Um delles foi o relator do feito, o unico que compulsou o processo, e, typo de magistrado integro, conservador por indole, não tivera proferido contra o Governo, se não se houvesse convencido, no estudo da materia, da justiça do seu voto. E ahi está uma prova de facto a fortalecer as minhas affirmações. Nas suas condições quero crêr que votariam, no mesmo sentido, muitos outros juizes, que não tiveram igual preparo no estudo dos autos.

Adiante:

O Sr. Severino Vieira — Que a intervenção do Governo chegou ao Tribunal, deprehende-se logicamente do facto de haver o seu illustre Presidente, em caso que não era permittida ás partes a discussão oral,

dado a palavra tão sómente a uma dellas; de ter consentido que falasse o representante do Governo, o Procurador Geral da Republica, que é o seu advogado; deprehende-se ainda do facto de ter este, no silencio da parte adversa, falado em sustentação da pretensão do Governo, discutindo o assumpto, mais do que com interesse, com ardor, com paixão, roçando até pela inconveniencia, seja-me permittida a expressão, de criar no Tribunal uma situação de constrangimento ás consciencias dos mais altivos e independentes dos seus venerandos Ministros, quando se referiu ao facto impertinente de serem "os concessionarios muito ricos".

O Sr. Coelho e Campos — E' uma questão de fórma; elle tem este modo de falar.

O Sr. Severino Vieira — Não teria certamente tanto calor, se o Governo não estivesse particularmente interessado no pleito.

O Sr. Alfredo Ellis — Ninguem mais independente do que o Dr. Oliveira Ribeiro, incapaz de se curvar a qualquer ordem do Governo.

O Sr. Severino Vieira — Não digo que não. O Dr. Oliveira Ribeiro é independente, como juiz; não ha ninguem mais independente do que elle; sinceramente o affirmo, porque lhe conheço o caracter, até um tanto arrebatado, ás vezes; mas o Sr. Dr. Oliveira Ribeiro não era e não podia ser juiz na decisão; era, sim, representante do Governo no Tribunal; era o seu advogado, não tinha voto; como advogado, estava identificado com os interesses do Governo e identificou-se em extremo, até mais do que devia.

Por fim:

O Sr. Severino Vieira — Consignando ligeiramente estes factos, ha de permittir o nobre Senador que eu, na minha qualidade de aprendiz da sciencia juridica, de advogado provinciano, embora aposentado...

O Sr. Alfredo Ellis — V. Ex. maneja a ironia perfeitamente.

O Sr. Severino Vieira — ... dê tambem o meu juizo a respeito da decisão do Supremo Tribunal que lhe mereceu tão enthusiasticos louvores.

O Sr. Alfredo Ellis — Neste caso V. Ex. deve se dirigir aos jurisconsultos desta Casa e não áquelle que metteu a mão em seára alheia.

O Sr. Severino Vieira — Acato a decisão do Supremo Tribunal Federal, mas tenho, sem quebra do respeito que lhe devo, o direito de consideral-a injusta, iniqua e injuridica, porque a acção especial da exhibição não cabia na especie.

Dissertou então longamente o representante da Bahia, para provar que não havia communhão, e, pois, a exhibição foi um attentado; e que a revisão das taxas só podia fazer-se depois de integrado o capital, e este só assim estaria quando terminadas todas as obras (122). Accentuando ser provavel, mesmo certo, que tivesse a Empresa concluido a parte de que lhe adviessem maiores lucros e que o restante accrescentaria grandes encargos, o que lhe reforçava a posição juridica assumida, achou-se com tanto mais liberdade quanto nada o prendia á mesma Empresa:

O Sr. Severino Vieira — Se entro na apreciação do julgado que o nobre Senador, pela sua palavra autorizada, trouxe ao conhecimento do Senado, faço-o, antes de tudo, por amor á justiça, pelo culto que devo, por sentimento, por vocação e tambem por profissão, ao direito; faço-o,

---

(122) "Ora como admittir-se, antes de conclusão das obras e de applicado todo o capital que a sua execução completa reclama, a reducção das taxas quando por virtude dessa reducção prévia, os lucros liquidos daquelle podem não attingir ao maximo da razão dos juros determinadamente estipulados como condição dessa reducção? Teriamos, assim as taxas reduzidas sem, aliás, ter sido alcançado aquelle maximo, o que, em boa logica, em bom direito, não pode ser imposto aos concessionarios, sem a violação flagrante do seu contracto. E' claro, Sr. Presidente que essa reducção antes de terminados os trabalhos que têm de ser executados não tem cabimento". Severino Vieira, Senado 29 de Agosto de 1908.

igualmente, profligando a intervenção indebita do Governo; mas devo dizer que não sentiria nenhum constrangimento, senão muita satisfação, se das minhas palavras podessem resultar qualquer conforto, já que outro proveito não lhes podem ellas levar, aos empresarios das Docas de Santos, que me merecem a mais enthusiastica sympathia, que considero dignos de apreço elevado e da maior animação, porque á sua frente se acham dois brasileiros, como não contamos senão muito raros, do seu porte, os primeiros, talvez, que já tomaram a peito e têm quasi levado a cabo, dentro do paiz, uma obra da importancia e da grande utilidade da do porto de Santos, com capitaes exclusivamente brasileiros, com pessoal nacional, aproveitando e aperfeiçoando a sciencia e a technica patrias, ao ponto de pôr em evidencia verdadeiras competencias nacionaes, como a desse notavel engenheiro, Sr. Weinschenck, que se fez conhecer como tal na execução desse trabalho.

Não conheço, entre os nossos patricios, outro grupo, embora limitado, que se possa contrapôr aos dois dignos, honrados e laboriosos cavalheiros que, nas obras do porto de Santos, dão aos contemporaneos e legam aos posteros o exemplo edificante do poder da actividade na execução dos mais arrojados emprehendimentos.

Se havia na Empresa a fiscalização das taxas aduaneiras pela Alfandega; se as de utilização do cáes se publicavam trimestralmente, desde o inicio do trafego; era ou não arbitrio official a exhibição? Outros negocios tinha a Companhia, mas não era da alçada da União devassal-os:

O Sr. Severino Vieira — Além disto, a Companhia Docas de Santos tem o commercio de commissões, que não lhe é vedado exercer, tem o commercio de transporte de mercadorias; quem é que póde obrigal-a a computar e incluir os lucros destes serviços na apuração da renda maxima, cogitada no seu contracto como condição para reducção daquellas taxas?

O Sr. Alfredo Ellis — São serviços inteiramente discriminados. A Empresa das Docas não póde ter absolutamente, como Empresa das Docas, outro serviço.

O Sr. Severino Vieira — Onde está a prohibição disto? Todas estas operações estão mencionadas nos estatutos com que se organizou e fundou a Companhia, como objectivo dos seus fins sociaes. Esses estatutos tiveram ampla publicação e foram mesmo editados no *Diario Official;* o Governo não se julgou com autoridade, nem mesmo com o direito de prohibil-as; a que titulo pretenderia hoje vedal-as?

Não era, aliás, a primeira vez que a magistratura se via, assim, discutida na imprensa e na tribuna. Porque composta de homens e decidindo interesses avultados, é que a vida dos juizes esteve sempre ao sabor da opinião publica. Na sua mais alta expressão, o simile norte-americano era exemplo: lucta contra interesses privados e lucta contra interesses politicos, que o Executivo nem sempre desamparou. Não referimos isso senão de passagem, para mostrar que, accusada então de docil ao Governo, a mais alta instituição judiciaria do paiz já o fôra de rebelde:

Na sua mensagem enviada ao Congresso, a 12 de Maio, Prudente teve a infelicidade de dizer que o Supremo Tribunal só pelo facto de julgar illegal a prisão dos autores do attentado de 5 de Novembro, havia-os apoiado, deixando-se influenciar por paixões partidarias.

Em sessão de 18 do mesmo mez, Lucio leva o facto ao conhecimento do Tribunal e propõe que o mesmo envie ao Presidente uma moção de protesto, dizendo-lhe que "como o mais elevado representante do poder judiciario, um dos orgãos da soberania nacional, voz viva da Constituição na frase de Jamès Bryce, lêra, com surpresa, a mensagem referida, documento no qual com profunda incorreção e completo desconhecimento das relações que hão de existir entre supremos agentes dos poderes publicos e flagrante violação do respeito que o chefe do Estado deve aos juizes competentes para julgal-o", elle, Presidente, lhe fizera graves

imputações; e que "conscio da altissima funcção que lhe competia na nossa organização politica e zeloso della e da dignidade com que sempre exercera e exerceria, como poder politico autonomo e independente, o Supremo Tribunal protestava solennemente contra a incorrecção do seu acto, entregando-o ao juizo da Nação".

Posta a votos, foi a moção approvada pelos votos de Lucio, Macedo Soares, Herminio do Espirito Santo, Manuel Murtinho e Bernardino Ferreira da Silva. Tendo figurado entre os que votaram contra, João Barbalho e Americo Lobo declararam que o haviam feito "por entender que o Tribunal não podia tomar conhecimento de uma injuria indigna e soêz" (123).

CAPITULO XL

EMBARGADO O ACCÓRDÃO

Embargou a Empresa o accórdão. Desprezados esses embargos, oppôz outros, de declaração, tambem sem resultado (124).

Na sustentação dos embargos, esteve J. X. Carvalho de Mendonça na altura dos trabalhos anteriores, citando, tambem com abundancia, autores nacionaes e estranjeiros, decisões de tribunaes nossos e de fóra. Ficára alheia ao julgamento toda e qualquer materia que não fosse a da exhibição.

Propriedade *sui generis*, a da Companhia não era menos propriedade, sem nada de commum com o Governo, pois, pelo proprio Supremo Tribunal Federal, em decisão de 1895, relator José Hygino, se declarou que o concessionario "é proprietario das obras, embora essa propriedade seja limitada, attenta ás restricções que resultam do uso publico a que se destinam e tambem resoluvel, porquanto a propriedade é devolvida ao Estado, findo o prazo do privilegio". Adiante:

> A embargada não entrou com um real sequer para o fundo social da Companhia Docas de Santos, não é accionista, não tem direito á quota de lucros e nem suporta prejuizos.
>
> A embargante nada tem a partilhar com a embargada.
>
> Accionista fosse a embargada, não teria direito á exhibição integral dos livros senão em casos especiaes.
>
> O venerando accórdão affirma sem razão que o patrimonio da embargante a ella não pertence, olvida-se, entretanto, de nomear o titular deste patrimonio que, até o presente momento, a embargante acredita ser exclusivamente seu, sob a protecção do artigo 72, § 17 da Constituição Federal.

Eram inaplicaveis, segundo o advogado da Companhia, os autores americanos, porque havia no Brasil textos nacionaes e porque, textos por textos, aos do relator poderia oppôr, e oppôz, outros. Além disso, o direito de desapropriação, o usofruto dos terrenos e a isenção de impostos, não constituiam favores concedidos á Empresa, como pretendia o accórdão, mas condições sob as quaes ella acceitou a concessão. Não tendo o contracto desta cogitado do custeio da obra e achando-se tudo fiscalizado pelo Fiscal do Governo e a Alfandega, a interven-

---

(123) Edgard e Carlos Sussekind de Mendonça *Lucio de Mendonça*, Civilização Brasileira, 1935.

(124) Sobre os embargos, vêr: Supremo Tribunal Federal, Aggravo n. 1.073, *Embargos ao Accórdão* e *Embargos de Declaração. Exhibição judicial dos Livros da Companhia Docas de Santos*, cit.

ção era insolita. Mas em vão. O accórdão sobre os embargos foi assignado, além do Presidente Pindahiba de Mattos, pelos Ministros Canuto Saraiva (relator), H. do Espirito Santo, André Cavalcanti e Guimarães Natal. Dizia assim (14 de Novembro de 1908):

> A preliminar da embargada de não serem admissiveis os embargos por se tratar de acção de exhibição de livros, meio preparatorio para outra acção que será ou não proposta conforme o que na primeira fôr apurado, não procede, porque, a lei n. 938, de 29 de Dezembro de 1902, artigo 3º, admitte embargos de nullidade de sentença e processo, bem como infringentes do julgado ás sentenças finaes do Supremo Tribunal Federal, sendo sem duvida, sentença final na acção de exhibição de livros o accórdão de fls. 548, podendo, assim, ser embargado.
>
> As duas preliminares da embargante, — nullidade do processo por não ser applicavel o processo commercial e a continencia ou connexão de causas, — já foram consideradas e juridicamente regeitadas pelo accórdão embargado.
>
> Tambem já foi detidamente apreciada e discutida no mesmo accórdão a materia *de meritis* dos embargos, embora apresentada sob nova forma e ainda uma vez com grande desenvolvimento e erudição. Subsiste o principio fundamental do accórdão embargado, por conforme a direito, — o concessionario de uma empresa de obras publicas não póde pretender direito ou favor maior que os declarados expressamente na concessão; e assim, no caso concreto, o principio da inviolabilidade dos livros commerciaes da embargante, que não foi expressamente estipulado no contracto, soffre a limitação que lhe oppõe o interesse publico em cujo nome age o Estado quando contracta.

Adiante:

> Aceite-se, porém, a doutrina da embargante, que o principio de inviolabilidade dos livros commerciaes é absoluto, e assim só poderia ser limitado por clausula contractual, e outra não poderia ser a decisão embargada, desde que no contracto que firmou, entre outras, assumiu a obrigação de não perceber taxa superior a 12% sobre o capital empregado; ficando, assim, á outra parte contractante, o Governo, o direito de saber mediante prova completa, que só o exame de livros póde fornecer, se deve ou não reduzir a taxa ao maximo estipulado no contracto.
>
> Contra isso oppõe a embargante, e é seu principal argumento nos embargos, que não se póde agora saber se já percebe ella lucro superior á referida taxa, e sim sómente depois de concluidas as obras, que é quando se terá a determinação do capital empregado. Esse argumento, porém, não tem procedencia, porque a lei de 13 de Outubro de 1869, de que não se póde afastar o contracto, não faz a reducção das taxas em beneficio do publico, dependente da conclusão das obras, e semelhante interpretação ampliativa, fóra das clausulas expressas, não é permittida, tratando-se de um privilegio; accrescendo que a allegação de não auferir ainda a embargante os lucros referidos constitue defesa a ser examinada na acção principal, sendo inopportuna na presente acção preparatoria.
>
> E nem se diga que a doutrina do accórdão embargado afastou-se de toda a jurisprudencia anterior; porquanto, a especie sujeita a julgamento é nova, jámais tendo sido submettida ao conhecimento do Tribunal especie identica. Sendo igualmente infundada a affirmação de que a pretenção da embargada é contraria a pareceres do antigo Conselho de Estado, referentes á posição do Governo, quando é elle parte contractante; e infundada porque, em vez de pretender alterar por si só as clausulas contractuaes, veio a Juizo, como faria qualquer particular, pedir aquillo que a lei e o contracto lhe reconhecem.
>
> Pelos expostos motivos e pelos que desenvolvidamente constam do accórdo embargado, desprezam os embargos, afim de subsistir o julgado, e condemnam a embargante nas custas.

Votos vencidos, foram dos Ministros Manoel Espinola, Ribeiro de Almeida e Manoel Murtinho, Manoel Espinola, com quem concordou Ribeiro de Almeida, pronunciou-se assim:

Recebia os embargos para, reformando o accórdão embargado, julgar improcedente a acção de exhibição de livros, de accôrdo com o meu voto vencido no referido accórdão.

A acção funda-se no artigo 18 do Codigo Commercial e o motivo invocado é o da communhão, nos termos da petição inicial. Mas se a concessão para as obras de melhoramento do porto de Santos (as Docas actuaes) assenta em um contracto e é este que regula as relações juridicas do poder concedente com os concessionarios, visto tratar-se de um contracto bilateral, que é a lei entre a administração e os concessionarios, segundo os principios de direito privado, que lhe são applicaveis (accórdãos deste Tribunal de 11 de Junho de 1898, 17 de Maio de 1902 e 23 de Janeiro de 1904), não sepóde inferir do contracto, nem da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, a que elle se remette, a supposta communhão da embargada nas referidas obras, uma vez que, por clausula expressa, o uso e o gozo dessas obras é da embargante e a sua propriedade só é devolvida ao Estado, findo o prazo da concessão.

Assim que, ao contrario do que pretende a embargada, não tendo ella a propriedade actual, ao passo que tem-n'a, embora resoluvel, a embargante (accórdão deste Tribunal de 14 de Setembro de 1895), não existe a communhão, pois não ha nem póde haver communhão sem uma propriedade commum.

Derivar a communhão do direito, que tem o Governo de fiscalizar as obras e do de proceder á reducção das taxas que percebe a Companhia embargante, desde que os lucros desta excedam de 12%, na fórma da citada lei n. 1.746, de 1869, empregando a palavra communhão no sentido de communhão de interesses, como fez a peitção inicial para justificar a exhibição requerida, é inverter o sentido obvio da palavra, para conferir ao Governo uma faculdade que lhe é defesa nos termos restrictos do artigo 18 como nos do artigo 17 do Codigo Commercial.

Do teôr abaixo foi o voto de Manoel Murtinho:

Comquanto reconheça á embargada o direito de exigir a exhibição integral dos livros commerciaes da embargante, por haver entre ellas communhão de interesses, resultantes da clausula contractual pela qual foi garantida á Companhia Docas de Santos, para remuneração dos capitaes empregados na Empresa, a percepção dos lucros liquidos até 12% pertencendo o excedente ao publico, em cujo favor se faria, dada aquella differença para mais, a reducção geral das taxas estabelecidas, o que constitue um dos casos previstos no artigo 18 do Codigo Commercial, todavia entendo ser actualmente inadmissivel a exhibição requerida.

Allegou-se, como fundamento da acção preparatoria promovida pela União, a necessidade que tem o Governo Federal, no intuito de fiscalizar a execução do contracto celebrado com a referida Companhia, de examinar a escripturação geral desta, não só para apurar o custo effectivo das obras executadas, como tambem para verificar se o dividendo já ultrapassou a indicada porcentagem afim de ter lugar a reducção geral das taxas.

Para o primeiro objectivo não se faz mister a compulsoria dos livros, visto como, nos termos do contracto de concessão e de accôrdo com a intelligencia que inalteravelmente lhe tem as partes contractantes, do que fornece testemunho uma numerosa serie de actos officiaes, o custo das obras é exactamente o preço constante dos orçamentos approvados.

Adiante:

Quanto ao segundo desideratum, é ainda prematuro o pretendido exame de livros, porque falta base estavel para uma effectiva redução de taxas. Esta, como ficou dito, depende de exceder o dividendo da Companhia a 12%. Ora, essa porcentagem é a relação entre o capital e o lucro liquido, de modo que a estabilidade de seu nivel superior presuppõe, antes de tudo, a fixidez do primeiro dos termos. Mas, o capital da Empresa é o resultado da somma dos orçamentos das obras effectuadas, e como as obras concedidas se acham em andamento, devendo ellas, segundo o ajustado, estar terminadas em Novembro de 1914, ha tendencia do capital

para augmentar. Daqui resulta que, dado mesmo que, no momento actual, o lucro liquido exceda a 12% verificando-se a condição para a reducção das taxas, é possivel que logo depois, crescendo o capital, se altere essa porcentagem, descendo ella abaixo de 12% e prejudicando assim a Companhia, que tem direito áquelle maximo nos termos expressos no seu contracto, que de tal sorte seria violado. E' claro, portanto, que só depois de integrado o capital, e devendo ser ascendente a tendencia dos lucros liquidos, attento o progressivo desenvolvimento do commercio a que serve a Companhia, ter-se ha uma base estavel para sobre ella se estabelecer a reducção das taxas.

Não ha, pois, no presente, motivo que justifique a exhibição dos livros requerida, a qual, como medida de summa gravidade, sómente deve ser autorizada quando sua necessidade se imponha. De accôrdo com o exposto, votei pelo recebimento dos embargos para, reformando-se o accórdão embargado, e com elle a sentença de primeira instancia, ser julgada improcedente a acção de exhibição de livros.

E' da noticia official da sessão (73ª, de 14 de Novembro de 1908) que depois da exposição do Ministro Manoel Espinola e da defesa do advogado da Companhia, teve a palavra o representante da União:

O Sr. Presidente — Tem a palavra o Sr. Ministro Procurador Geral da Republica.

O Sr. Procurador Geral, Ministro Oliveira Ribeiro — diz que o Governo está empenhado nesta questão não por ser contra as Docas de Santos, mas por ser uma questão nacional, porque é preciso regularizar a situação dos empresarios das obras de melhoramentos de portos, serviços que se tendem a desenvolver e que o Governo precisa e tem o direito de fiscalizar.

As Docas de Santos não pertencem ao Sr. Gaffrée, mas foram feitas para a exportação do café brasileiro.

O contribuinte não póde trabalhar para encher as burras dos argentarios da poderosa Empresa, elles que têm palacios em quasi todas as avenidas desta capital. O Governo não quer praticar violencia, mas exercer uma funcção que todos os publicistas lhe reconhecem.

O Governo brasileiro não póde ser caixeiro dos Srs. Gaffrée & Companhia.

A ambição da Companhia não tem limites; está tirando o capital da renda, está ganhando muito, já monopolizou tudo, e agora quer monopolizar o ensacamento do café; quer tambem absorver a sacaria; quer além do producto o envolucro, o conteúdo, o continente.

A Companhia Docas de Santos é o peor *trust* que se tem verificado no Brasil.

Adiante:

A União quer o exame para vêr os livros, para fiscalizar o contracto. O Governo faz questão, precisa deste exame. Se o Tribunal negar ao Governo o direito de exigir a exhibição dos livros das Docas de Santos, collocará o paiz na situação de não mais poder fiscalizar os contractos feitos com empresas estranjeiras, que tanto tem abusado.

E' melhor entregar-se o paiz e as suas rendas a todos os estranjeiros audaciosos e felizes que tiverem contracto de exploração com o Governo.

Como se avaliar o capital empregado, a receita e os lucros sem o exame de livros?

E' uma coisa indispensavel este exame. E a necessidade delle não só é o direito que aconselha, é a moral que exige.

Se a Companhia afortunada não quer prestar contas dos seus actos e se o Tribunal concordar com ella, verá que mais nenhuma empresa tomará a sério a fiscalização a que está sujeita por parte do Governo.

E' muito energico, embora saiba que lhe falte competencia; como juiz, nada teme. No tribunal é uma pessôa, lá fóra é outra. Pouco se lhe dá o juizo que delle façam; cumpre o seu dever. Está forte por isso. O Governo precisa vêr os livros da Empresa das Docas, e diz, com a mão na consciencia, se fosse juiz na causa, votaria sem hesitar pela confirmação da sentença.

O Relator do accórdão embargado respondeu ás razões da defesa, accentuando que não estava em causa senão a exhibição dos livros. As outras questões sobre capital, revisão de taxa, etc., seriam examinadas se o Governo propuzesse a respectiva acção:

> O Sr. Amaro Cavalcanti diz que foi o relator *ad hoc* do accórdão embargado, onde desenvolveu uma theoria pessoal, da qual não se podia afastar, por ser conhecida.
>
> O accórdão embargado salva um principio, firma uma doutrina que precisa ser estabelecida. Não é para a embargante que elle a estabelece, mas para todas as empresas concessionarias de obras e serviços publicos.
>
> Para satisfazer ao Sr. Ministro Manoel Murtinho e em consideração ao illustre advogado da embargante, a quem considera jurisconsulto, toma parte no debate. Os embargos não contêm nada de novo; repetem materia já apreciada e julgada.
>
> A embargante, na discussão oral, referiu-se aos contractos de outras empresas, nos quaes o Governo dispensou a exhibição de livros.
>
> Na verdade, o acto do Governo merece reparo, não é justificavel, mas com isso o Tribunal nada tem. Desde que o Governo não contractou com a embargante a isenção dos seus livros do exame, desde que agora faz esse pedido, não lhe póde ser negado.
>
> Admira os empresarios das Docas de Santos e pessoalmente lhes daria tudo, mas, como juiz, não póde votar a contento delles, sentindo que o illustre advogado da embargante fizesse tão duras allusões ao Tribunal.
>
> O Tribunal não julgou contra a lei, pois a lei a invocar é a de 1869, esta faz parte do contracto, e este autoriza o exame dos livros implicitamente, porque dá ao Governo o direito de reduzir as tarifas.
>
> O Sr. Ministro Manoel Murtinho não tem razão, porque do que se trata aqui é de vêr simplesmente se o Governo póde ou não examinar os livros.
>
> Precisa desde já fazer uma declaração para a qual solicita a attenção do Tribunal. Não diz que a Companhia Docas não tenha o seu capital em parte fixado; não affirma que o Governo tenha o direito de reduzir taxas agora, antes de fixado todo o capital.
>
> Em occasião opportuna, se o Governo propuzer acção, examinará essas questões.

"Julgou-se pelo arbitrio e não com a lei", escreveu J. X. Carvalho de Mendonça. Como na occasião do primeiro accórdão, não faltariam flôres nem calhaus. Não fazia a Companhia em meio delles seu caminho? Assim a *Tribuna* do Rio de Janeiro (17 de Novembro de 1908):

> Quer-se agora fazer crêr que o Ministro da Viação se empenhou junto aos juizes para obter o voto contrario ás allegações das Docas. O povo não se deixa illudir por esse clamor, a que a amizade pelos Directores das Docas dá proporções ruidosas, como se elle visasse reprimir a consumação de um attentado ao direito... O Governo é, nesta questão, o defensor do contribuinte. O que elle deseja é resguardar o dinheiro do lavrador, do industrial, do commerciante da cupidez dos exploradores das Docas.

Do outro lado, a *Imprensa* (15 de Novembro de 1908):

> Consumou-se hontem, no Supremo Tribunal Federal, a negação de justiça pleiteada pelo Governo contra a Companhia das Docas de Santos: por cinco votos contra os tres dos Srs. Ministros Espinola, Manoel Murtinho e Ribeiro de Almeida, foram desprezados os embargos oppostos por essa Companhia ao accórdão que confirmou o despacho que decretou a devassa nos seus livros, a requerimento da União Federal, como acção preparatoria para a reducção das taxas, por integralidade do capital. Não valeram os argumentos e as razões expostas pelo Dr. Carvalho de Mendonça, não só com grande saber juridico, mas com uma lucidez e uma força dialectica que levariam a convicção a todos os espiritos; não valem

a demonstração palpavel, por elle feita, da incongruencia do accórdão, do absurdo da doutrina, da violencia do acto: era preciso que o capricho do Governo encontrasse amparo, contra a lei e a justiça, no mais alto tribunal da Republica, instituido para garantia dos direitos do cidadão, e a negação de justiça consumou-se. Quem assistiu a esta sessão do tribunal e viu e ouviu o honrado Sr. Procurador da Republica pleiteando o interesse do Governo, não em nome do direito e da lei, mas allegando motivos e razões, aliás falsas e de todo estranhas á questão, deve ter tido bem nitida a impressão dolorosa e lancinante de que a justiça é uma palavra meramente convencional.

E a *Gazeta de Noticias*:

O Governo obteve a sentença que quiz obter... O Sr. Oliveira Ribeiro Procurador Geral da Republica, entendeu que essa funcção do Ministerio Publico não se podia afastar da linha geral das Promotorias inferiores: a linguagem, falaciosa e violenta, foi perfeitamente ôca de tudo quanto podesse ter o vislumbre sequer da mais remota ponderação, e não sahiu das invectivas pessoaes que não são communs mesmo na intransigencia de adversarios e que são pelo menos exoticas no ambiente de serenidade que deve revestir as dliberações de um tribunal. Isto, porém, é uma questão de compostura propria, com a qual nada temos que vêr; basta que com ella esteja satisfeito o illustre Sr. Procurador Geral da Republica. Apenas temos o direito de remetter o publico para o resumo das suas orações; a leitura dessas peças vale muito mais, por si só, do que tudo quanto sobre ellas se podesse dizer. Não foram só os negocios das Docas que mereceram os doestos do Sr. Procurador; S. Ex. vibrou de indignação diante da fortuna particular dos Directores que citou nominalmente; e chegou a emprestar-lhe intuitos e transações com as quaes nada têm, emprestimo que, se póde ter origem em paixões a que todos nós estamos sujeitos, torna-se, pelo menos, uma inqualificavel leviandade partida de quem exerce elevadisima funcção na judicatura do paiz e fala envolvido legalmente na irresponsabilidade de uma toga.

A esse tempo, arrazoava J. X. Carvalho de Mendonça na causa proposta pela Empresa contra a União, para annullação do decreto n. 6.501, acção que corria seus termos. Perdidas no Supremo Tribunal Federal suas allegações sobre a exhibição de livros, acerba lhe ficou a pena. Assim começou suas razões finaes:

A petição iniciada e a replica e os quarenta e dois documentos, que as fundamentam, põem em tanto relevo o direito da autora, a Companhia Docas de Santos, injuriosamente sophismado e perturbado pelo capricho de uns e pela ignorancia e protervia de outros, que bem poderiamos entregar a presente causa ao julgamento sereno e imparcial do Poder Judiciario sem mais allegações.

O empenho do Governo do Presidente Penna em satisfazer alguns politicos de São Paulo, que tentavam esmagar, por todos os meios, a autora, que tem o grande crime de viver prospera e por isso se tornou alvo da maledicencia e da inveja, celebrizou este processo.

Nos ultimos tempos desse Governo, porém, já a hostilidade official abrandára, vencida pela reflexão e pela verdade, e, actualmente, estaria terminado o pleito se a morte do mallogrado Presidente não tivesse interrompido a conclusão do accôrdo, a que a autora fôra convidada, e no qual eram reconhecidos todos os direitos, reclamados na acção, que se desdobra nestes autos.

Já não precisava porém fazer correr mais tinta, para concluir que não era caso de communhão e que havia entre o Governo e a Empresa contracto impossivel de alterar-se por simples capricho de uma das partes. Tanto esse contracto era a base do regime da Companhia, que, conforme vimos, deixou de lado, em mais de um ponto, a referida lei de 1869. A intervenção se justificava tanto

menos contra a mesma Companhia, quanto o Governo Federal estendia a outras, por força do referido decreto n. 6.501, tratamento mais ameno.

Juridicamente a posição das Docas de Santos era, pois, inatacavel. Podia dizer-se o mesmo da sua situação publica? Ligados ao contracto primitivo, os posteriores o ampliaram tanto, alongando tambem de tal maneira a realização das obras no tempo, que parecia impossivel se viesse á reducção das taxas e outras medidas sómente depois de tudo acabado. De 860 passou o cáes para cerca de cinco mil metros; de obras avaliadas em quatro mil contos, mais ou menos, já se estava em quasi noventa e cinco mil contos; e de um prazo de tres passou-se, por prorogações successivas, a mais de vinte annos. Errou assim o Governo Federal no tempo, fazendo as prorogações sem um entendimento expresso sobre situações novas que se iam criando e antes tacitamente reconhecendo a prolongação primitiva da concessão. Errou São Paulo, por seu lado, deixando-se impressionar pelas campanhas menos justas que vinha soffrendo a Companhia, sobretudo nas suas taxas, campanhas que, alheias ao aspecto juridico da questão, desfechavam dessa maneira diante do mais alto tribunal do paiz.

Era defesa da Empresa, que pleiteou o regime desses vinte annos, em que vivia, porque arcava com difficuldades enormes, levantando capitaes seus numa obra collossal, para a qual não concorria a União siquer com garantia de juros; e só a integridade dessa obra, no tempo, lhe assegurava o credito, os recursos, a fé necessaria. E não lhe faltava razão. Fraccionada a construcção, permittido o capricho official no seu levantamento, não seriam maiores os tropeços? Entre a offensiva do Governo Federal e a resistencia da Companhia, prevaleceria, afinal, um meio termo: nem interferencia indebita daquelle; nem recusa da ultima em demonstrar, mesmo fóra da letra do seu contracto, quer os lucros até então auferidos, os quaes não eram os propalados, quer as despesas feitas: Santos seria o porto de construcção mais barata no Brasil.

Tudo na vida tem sua explicação com o tempo. Uma coisa podia, ainda uma vez, affirmar-se: é que, não cedendo um palmo no que considerava sua prerogativa juridica, a Empresa estava prompta a transigir desde que lhe falassem sem paixão. Livros, papeis confidenciaes, tudo mostraria ao delegado do Governo Federal, quando se promovesse o accôrdo. Curioso é notar que, accusada de não querer revelar suas contas até 1909, a Companhia não veria, depois dessa data, nenhuma dellas recusada nas prestações annuaes a que estaria obrigada desde então; e as despesas seriam maiores que as anteriores.

Neste ponto, ainda, não é demais repetir que a historia da Companhia Docas de Santos constitue um testemunho singular de tenacidade, a serviço de uma grande obra nacional, mercê favores e mau grado tropeços. Falou-se que aquelles eram grandes; mas esqueceu-se que muito maiores foram estes. Além disso, os favores foram occasionaes, não passando de condição de realização da obra no tempo; ao passo que os tropeços sempre existiram e só por uma direcção segura podiam vencer-se.

CAPITULO XLI

1909: A CAMINHO DE ENTENDIMENTO?

O Governo Federal não executaria a sentença, antes entraria em accôrdo com a Companhia. "Elle não pretende propôr acção alguma contra a aggravante", escrevera J. X. Carvalho de Mendonça, com intuição do ambiente. A que fim serviria aquella execução se visava a reducção das taxas e os lucros não tinham alcançado ainda os 12% determinados pela lei de 1869? Violencia inutil, sua

sancção estava, — caso talvez unico na legislação internacional — na pena de prisão. E isso o Governo certamente não faria.

De 15 de Julho de 1908 foi, como vimos, a sentença do Juiz Federal, ordenando a exhibição dos livros. De 26 de Agosto seguinte a do Supremo Tribunal Federal, que a confirmou. Desprezado o aggravo interposto pela Empresa (14 de Novembro) só quasi um anno depois (4 de Outubro de 1909) vieram a composição as duas partes com o decreto n. 7.578. Já era então Nilo Peçanha, Vice-Presidente da Republica em exercicio da Presidencia; mas as preliminares datavam de seu antecessor, morto no exercicio do cargo em condições decorrentes do problema da successão presidencial. A Empresa referiu-se a esse accôrdo em andamento (125); e nas razões da causa, de que desistiu, contra a União, attribuiu-o em parte á visita que fizera Affonso Penna e seu Ministro da Viação e Obras Publicas ás obras e ao cáes em trafego. Mas a verdade é que elle decorria da propria questão. A Directoria assim resumiu aquella visita (Abril de 1909):

> No dia 5 do corrente mez, o Exmo. Sr. Presidente da Republica dignou-se honrar com a sua visita as nossas obras e respectivo trafego do porto de Santos.
>
> Acompanharam o Exmo. Sr. Presidente os Srs. Ministros da Industria, Viação e Obras Publicas, da Guerra e da Marinha e o Exmo. Senhor Presidente do Estado de São Paulo e seus Secretarios.
>
> O Exmo. Sr. Presidente e sua illustre comitiva tiveram occasião de verificar que a nossa Companhia se acha apparelhada para attender a todos os interesses de ordem commercial e economica não só do porto de Santos, mas do proprio Estado de São Paulo e de outros da União e dos paizes da America do Sul que se relacionarem com aquelle porto.
>
> O cáes construido pela Companhia é mais que sufficiente para todo o movimento actual e de muitos annos ainda, por mais optimista que se seja quanto ao desenvolvimento do grande Estado de São Paulo; o seu apparelhamento é completo, rivalizando e excedendo mesmo os que offerecem os portos estranjeiros de nomeada, e mais completo se tornará com a inauguração das obras em adiantada construcção.
>
> Sem o imposto de 2% ouro sobre a importação, sem garantia de juros da União, sem o menor auxilio directo do Estado de São Paulo, a nossa Companhia achou-se com forças para levar avante essas obras gigantescas, com capitaes nacionaes.
>
> A honrosa visita do Exmo. Sr. Presidente da Republica e sua illustre comitiva deu-nos a segurança de que os poderes publicos se interessam por esses grandes emprehendimentos, factores do progresso e riqueza do nosso paiz.

A inação do Governo Federal desde a sentença judiciaria até a iniciativa do accôrdo, a realização deste depois, seriam motivo para novos ataques senão velhas recriminações. O primeiro semestre de 1909 está cheio de uns e de outras. O segundo, não passaria sem menor agitação. Em paz agora no Poder Judiciario, a Companhia deparou, no Legislativo, o mesmo adversario; e em certa imprensa, a estrada de sempre. Falemos agora da primeira parte do anno.

No Rio de Janeiro a campanha appareceu nos ineditoriaes, para o fim de se ativarem os zelos officiaes na execução da sentença. Foi primeiro, e novamente,

---

(125) "No relatorio anterior historiamos as divergencias entre o Governo Federal e a nossa Companhia quanto á interpretação de algumas clausulas do contracto de concessão de 20 de Julho de 1888 e de outros posteriormente celebrados.

"Temos o prazer de annunciar-vos que esperamos ver terminados brevemente essas divergencias, sempre nocivas aos publicos interesses e ao andamento dos serviços a cargo da nossa Companhia.

"O Governo Federal e a Companhia Docas de Santos cogitam de bem assentar os direitos e obrigações de cada uma das partes contractantes e tambem, de explicar alguns pontos e lacunas dos contractos, evitando duvidas futuras". *Relatorio da Directoria*, 1909.

a competição com a Light & Power, que tomou todo o anno de 1909 e tambem explodiu em São Paulo, com desordens publicas logo dominadas. "A Light vae naturalmente recorrer á Prefeitura, escreveu uma folha carioca, e quando a Light recorre aos poderes publicos é sempre para pedir favor que lhe aproveite aos interesses, contrariando os interesses da população". Dois mezes atraz já no velho orgão se reproduzira inteiro um capitulo da campanha de 1894, para juizo "do systema de dois pesos e duas medidas". (No *Jornal do Commercio,* 17 de Fevereiro de 1909):

> Ha mais de dois annos andam os Srs. Guinle & Companhia, atroando os ares com artigos de imprensa e questões judiciarias contra o que elles chamam o odioso monopolio da Light & Power, o qual consiste em um privilegio industrial, legalmente concedido pelos poderes municipaes da Capital da Republica pelo prazo diminuto de sete annos.
>
> Os Srs. Guinle & Companhia são uns rebentões das Docas de Santos, trabalham com capitaes ali adquiridos, se é que não são francamente comanditados por aquella Empresa.
>
> Pois bem, para edificação dos que têm acompanhado a campanha dos Srs. Guinle & Companhia contra o "odioso" monopolio da Light, aqui publicamos um capitulo dos escriptos do Engenheiro A. Pinto em 1894. Leia o publico e julgue se já houve mais atrevida publicação do systema de dois pesos e duas medidas.

Depois, foi a reprodução quasi diaria, na mesma secção livre, da série de artigos com que, sob o titulo "O Minotauro de Santos", abriu a *Gazeta* de São Paulo, no primeiro trimestre do anno, suas baterias. "Eternizar as obras, adiar a conclusão do trecho autorizado em 1892 até os Outeirinhos, tem sido o grande estratagema da Empresa". Ou ainda: "Obter a concessão do favor por um Ministro, a approvação dos planos por outro e a transformação completa da idéa por um terceiro, tem sido o expediente infalivel das Docas de Santos". As arguições variavam na apresentação, embora não mudando no fundo. Ora a Companhia abusava por estar atracando seus navios em Paquetá, o que, dizia-se em telegramma de Santos, causava prejuizos "pois os passageiros ficam a bordo, não fazendo gastos em terra, o que sempre succede quando os mesmos têm tempo para passear"; ora se beneficiava, sob pretexto de dragagem, com augmento das taxas de carga e descarga (126); ora pretendia o monopolio, relembrando-se o indeferimento, pelo Governo Federal, de um pedido feito em 1893 por Snell & Companhia, de "barra, cáes, armazens, entrepostos num e noutro lado do canal" (127); ora passava para o capital a cachoeira dos Pelaes, em Itatinga, pretendendo uma installaçao para 20.000 cavallos quando bastariam 5.000:

> Armada do direito de construir uma installação hydro-electrica tão vasta, com o capital incorporado a esse Pactolo, que se chama o cáes de Santos, estava a Companhia no caminho de açambarcar os serviços multiplos que da electricidade se podem tirar. Ai dos concorrentes!

---

(126) "Por essa maneira a Companhia logrou um augmento de 70 °|° na taxa de carga e descarga, durante o largo periodo de sua concessão, qualquer que seja a tonelagem que venha a ter o porto de Santos, e não está obrigada a dragar mais de um milhão de metros cubicos por anno, nem a dar ao porto e canal profundidade maior de oito metros, já insufficiente para o calado dos actuaes navios mercantes". *Gazeta*, São Paulo, 2 de Maio de 1909.

(127) "Indeferido; quando os poderes publicos julguem necessaria a execução das obras a que se referem os peticionarios, cumpre ao Governo realizal-as mediante concurrencia publica, tendo preferencia, em igualdade de condições, para a celebração do contracto, os actuaes concessionarios das obras do porto de Santos como determina a clausula VII do decreto 9.970 de 12 de Julho de 1888. Serzedello Corrêa". *Gazeta*, São Paulo, 22 de Fevereiro 1909.

Ainda bem que a parte technica se salvava:

> A obra do cáes de Santos é felizmente bem feita. Confiada á direcção de um profissional, que faz honra á engenharia brasileira, tem sido os trabalhos executados segundo os melhores preceitos da arte de construir e acompanhando os progressos da engenharia, mórmente depois que a Empresa se tornou a mais rendosa do Brasil e uma das de maior futuro do mundo.

Das peças de sensação, uma dizia mais respeito á economia do contribuinte, a taxa de capatazias sobre o café. Reeditava-se accusação já tantas vezes desfeita anteriormente, pondo-se em relevo os 450 réis para o embarque de cada sacca quando as Docas "recusavam a vir em auxilio da lavoura na situação afflictiva em que se achava":

> O Governo do Estado não póde ficar indifferente a este facto, do qual resulta, para a lavoura, uma perda de 3 a 4 mil contos. Por seu turno, o Governo da União, que com tanto patriotismo, deu endosso ao emprestimo de 15 milhões, não ha de recusar á São Paulo todas as facilidades necessarias para que se liberte do jugo do terrivel monopolio das Docas.

Não faltavam, mesmo, autores classicos e axiomas. "Em se tratando das Docas de Santos, os favores são como os frades: andam pelo menos aos pares". Ou, ainda, citando Vieira: "Não ha neste mundo demasia que não tenha remedio para se emendar; o que muitas vezes falta é quem lh'o applique". Retomou M. de A. a pena no *Correio Paulistano* contra "toda a pavorosa série de exorbitancias e transgressões das normas legaes que tem sido a vida da Companhia", sustentando tambem a cifra de 3.000 contos das capatazias sobre o café (15 de Março):

> Quer isto dizer que a riquissima Empresa não só foi a unica a deixar de adoptar nesse dilatado periodo a mais insignificante medida em auxilio da industria que tem sido o maior factor de sua opulencia, como nem sequer se limitou a explorar os gordos proventos de seus contractos, porquanto, agora como ha dezesete annos, além de cobrar da mercadoria que transita pelo cáes para bordo do vapor nelle encostado, as taxas de atracação do navio, carregamento e dragagem, importando só as duas ultimas em 2$500 por tonelada, ainda commette o inqualificavel abuso de sujeitar o café e outros generos de exportação a pagar-lhe a taxa de capatazias das alfandegas da Republica, á razão de 300 réis por sacca.

Não era de admirar tampouco que, como anterior e futuramente, não se buscasse na concessão de um novo cáes um pretendido correctivo á Companhia. Além da referida visita do Chefe da Nação, chegado pelo *Barroso* a Santos onde se inaugurou a Escola de Aprendizes Marinheiros com a presença tambem do Almirante Alexandrino de Alencar, Ministro da Marinha, encontrou-se depois S. Ex. em Lorena com o Presidente do Estado. Estava no ar a candidatura paulista á vice-presidencia e a bisbilhotice pôz-se em campo. Uma das novidades foi a libertação de São Paulo do polvo que o opprimia, annunciada na Capital do Estado entre foguetes (128) e festejada tambem no Rio de Janeiro, onde um

---

(128) "Estão, portanto contados os dias da existencia do famoso apparelho de extorsão que é a celebre Docas de Santos. Razão têm os nossos caipiras em dizer que quando Deus tarda, vem no caminho". *Gazeta*, São Paulo, no *Jornal do Commercio*, de 19 de Março de 1909.

memorial do Governo do Estado já estaria, a esse proposito, em mãos do Chefe da Nação. Como sempre, a afinidade entre alguns orgãos da imprensa, nas duas cidades, não descontinuou. O da Capital Federal, apoiando-se no de São Paulo, não escondia seu contentamento. O cáes já não era superfluo, como lhe parecera no anno anterior, mas exiguo (*Correio da Manhã,* 6 de Março de 1909):

> A necessidade da continuação do cáes é evidente. E' preciso attender ao augmento continuo do movimento de carga e descarga. E como bem observa *A Platéa,* com o novo melhoramento serão corrigidas tortuosidades do canal, que difficultam a navegação dos vapores.
>
> Mas, além de tudo isso, a construcção agora lembrada terá a vantagem collossal de desafogar o commercio, a lavoura, o povo de Santos, os productores do Estado. Obrigará as Docas a entrar num regime diverso. Será a destruição do seu monopolio em beneficio do mais alto interesse publico. Será a solução feliz de um problema que é uma das maiores preoccupações de São Paulo.
>
> O Governo da Republica, estamos certos, não hesitará um instante em satisfazer o desejo digno e justo do Governo paulista.

Afinava pelo mesmo diapasão o do Estado, onde Gaffrée & Guinle malbaratavam, em obras sumptuarias, o capital do cáes (*Correio Paulistano,* 13 de Março de 1909):

> Em face da prodigiosa expansão das forças economicas do Estado de São Paulo e do horrivelmente exhaustivo serviço da Companhia Docas de Santos, a iniciativa de taes melhoramentos pertence á ordem das medidas de salvação publica, para as quaes só ha uma especie de acolhimento, — o do applauso unanime e caloroso das classes activas interessadas na questão.

Tres dias depois:

> Toda a gente está farta de saber que a Companhia Docas de Santos, em sua destemperada ambição, não conhece limites para a usura com que explora o porto de Santos; o que, porém, não se comprehende, o que ninguem explica, é a passividade com que o poder publico vem tolerando factos de tal natureza, o indifferentismo, a inercia com que o Governo, o protector nato dos direitos do povo, tem consentido que seja este assaltado e espoliado de tal maneira que a classe, que mais concorre para pagar as despesas publicas, para custear a vida do Estado e de seu proprio Governo, seja assim esbulhada, quando já deu tudo o que podia dar á tosquia e já não mais é do que pelle sobre ossos.

Desmentida, então, como inexistente a pretensão do Governo de São Paulo, viu-se depois que tomou até fórma concreta, com todos os pormenores. Não iria adiante, renovando-se mais tarde. Assim se resumiu o caso num papel do tempo; e grandes seriam os onus, uma vez que se gravava mais a produção "para dispensa do capitalismo privado".

> O Secretario da Agricultura de São Paulo, em requerimento de 22 de Março de 1909, dirigido ao ex-Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, Dr. Miguel Calmon, pediu concessão para novo cáes, de propriedade do Estado, mediante as "beneficas" condições:
>
> 1° — entrega ao Estado de São Paulo do producto de 2% ouro que, em Santos, a União passaria a arrecadar sobre a importação;
>
> 2° — todos os favores da Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, isto é, o direito de perceber as mesmas taxas que actualmente cobram a Companhia Docas de Santos e outras empresas concessionarias de obras de portos.
>
> Desse modo, a pretensão, sobre ser um attentado a clausulas expressas do contracto de concessão de 20 de Julho de 1888, gravaria o commercio e a industria paulistas com onus que hoje desconhecem.

E como se fosse pouco, um illustre deputado federal, cujo estudo para auxiliar o Governo do Estado de São Paulo instruio o requerimento daquelle Secretario, suggeriu a idéa de o Estado taxar até 3% a sua exportação ainda não tributada, escrevendo: "O producto das duas ditas taxas de importação e exportação fornecerá recursos sufficientes para custeio moderado das obras, sem necessidade do recurso ao capitalismo privado" (129).

Pela primeira vez depois de tantos annos, *O Paiz* argumentou indirectamente pela Empresa, por effeito da situação politica, fazendo vêr a perspectiva problematica do projecto. Commentando noticias do dia, maliciosamente creditadas a São Paulo, — pagamento de 6.000 contos que lhe devia a União, por despesas com a revolta de 1893; construcção de um novo cáes em Santos; o offerecimento da Vice-Presidencia da Republica a Albuquerque Lins, ao lado do Ministro da Fazenda, David Campista, na Presidencia, — mereceu-lhe a segunda estas considerações (28 de Março de 1909):

A construcção de um novo porto em Santos se nos afigura uma medida de enigmatica importancia. A Companhia Docas de Santos está administrando um serviço federal, é subrogataria de uma funcção publica, pelo Governo da União é fiscalizada, e a tal fiscalização tem de submetter-se, queira ou não.

Se o serviço do cáes de Santos não attende á totalidade dos interesses de São Paulo, não sómente é direito, como tambem é dever da União providenciar para que a insufficiencia presente desappareça, lançando mão dos recursos de autoridade que as leis e os contractos lhe facultam.

Ora, quaesquer que sejam as condições estabeelcidas e acceitas para a construcção do novo porto, não poderá a União alienar a sua qualidade de exclusiva gestora de todos os negocios referentes a portos, e a concessão, que se diz feita a São Paulo, implicará necessariamente a formula de um contracto no qual o Governo paulista fique, perante a administração federal, em posição semelhante áquella em que juridicamente se acha a Companhia Docas (130).

Por esse tempo fez a Companhia o assentamento do ultimo bloco do cáes, congratulando-se com o Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas. De bordo do *Andrada,* atracado ao cáes, mandou então um observador, diante do que via, a um diario carioca, o fructo de sua observação. E, lapis na mão, provou como não era equanime fazer da Companhia o bode expiatorio da lavoura:

A lavoura está na miseria? A lavoura soffre?

E' porque sobre ella pesam formidavelmente os tentaculos desse terrivel polvo que é a Companhia Docas. Como esperar um lucro, para o café, se para atravessar aquella estreita faixa de cáes a Companhia cobre do exportador uma taxa extraordinaria? A lavoura está opprimida? A culpa cabe exclusivamente ás Docas.

Vejamos rapidamente até que ponto é verdadeiro tudo isso que se diz.

Admittamos uma exportação de dez milhões de saccas de café, representando cerca de 400 mil contos. Pelo transporte nas estradas de ferro até Santos, a 4$000 por sacca, o exportador paga 40 mil contos. Para o transporte, digamos de passagem, da mesma quantidade de milho,

---

(129) *Concessão de Obras Publicas*. Melhoramento do porto de Santos, cit. pag. 223.

(130) Exhibiu-se em grandes letras o texto de um telegramma que se teria enviado de Santos ao *Times* de Londres: "A'vista do interesse esse grande orgão está tomando pelas coisas do Brasil, temos o prazer de annunciar que está morto o famoso polvo que tanto mal fazia ao commercio internacional no porto de Santos. Dentro em breve os armadores poderão enviar seus navios a Santos sem risco de que o frete não dê para as despesas. Sinceramente felicitamos ao commercio inglez". *Correio Paulistano,* 27 de Março de 1909.

elle pagaria apenas a 400 réis a sacca, 4 mil contos, quando pelo café paga 40 mil!

Adiante:

O commissario compra o sacco a 700 réis e vende-o a 1$700, o que representa 17 mil contos, dos quaes 10 mil de lucros liquidos. Pelo carreto, da estação da Ingleza á sua casa commercial, paga ao carroceiro 180 réis e cobra 600. Dahi ao cáes, outros 180 pagos e 600 cobrados. O carreto exigido pelo commissario ao exportador eleva-se, portanto, a 12 mil contos — representando um lucro liquido de 8.400 contos.

Accrescente-se o que paga o café exportado, ao Estado de São Paulo a titulo de sobre-taxa, de que trata a valorização.

A taxa das Docas é de 360 réis por sacca ou 3.600 contos.

Portanto, numa exportação de 10 milhões de saccas, representando 400 mil contos — sem contar o imposto paulista — o exportador paga 40 mil contos ás estradas de ferro; 29 mil contos ao commissario (cujo lucro liquido é de 18 mil contos) e 3.600 contos ás Docas. Esses 3.600 contos vão remunerar um capital de 102.205:314$397! (131).

Essa taxa de capatazias, injustamente denunciada desde os primeiros annos do cáes, mantinha São Paulo em guarda. Confirmou a acta da assembléa da Empresa (30 de Abril anterior) a exiguidade della, comparada ás demais impostas pelo Estado sobre o café:

Relata ainda o Sr. Presidente, minuciosamente, a conferencia que, em companhia do seu collega Dr. Osorio de Almeida, teve com o Exmo. Sr. Presidente do Estado de São Paulo, em que expôz a S. Ex. as condições em que são executados os serviços do cáes, quanto ao embarque do café.

Esse serviço é executado pela Companhia, que toma o café na carroça, transporta-o para bordo do vapor, tomando nota de todo elle para conferir com as notas tomadas pelos empregados da Recebedoria Estadual e as da agencia do vapor, sendo estas notas conferidas no escriptorio da Companhia, onde se faz a escripturação, cabendo á Companhia a responsabilidade de todas as faltas que se possam dar entre o recebimento e o embarque do café.

Teve occasião de mostrar ao Exmo. Sr. Presidente que a despesa a que está sujeita uma safra de dez milhões de saccas de café, tomada para exemplo, com o valor mais ou menos de 300 mil contos de réis, desde a estação de recepção das estradas de ferro até o seu embarque em Santos, proveniente dos impostos de exportação e da valorização dos fretes de estradas de ferro, carretos em Santos, saccos para exportação e capatazias, attinge á somma de réis 138.550 contos ou cerca de 46% do valor da safra.

Dessa somma a Companhia Docas recebe apenas a de 3 mil contos, ou 1% do valor da safra para pagamento do trabalho que executa.

CAPITULO XLII

NA EXPECTATIVA DE EXECUÇÃO

Não podiam julgar desse modo alguns preconceitos existentes sobre a Companhia, em parte da opinião paulista quando não da nacional. E' que estava vigilante no Senado a mesma voz. Ella falaria nesse anno de 1909 e no seguinte, silenciando em 1911 e 1912, para retomar a offensiva em 1913.

---

(131) Adoasto de Godoy, *Imprensa*, 9 de Maio de 1909.

Nem mesmo a espectativa, em que se estava, de execução do accórdão judicial, diminuio o tom da campanha. A reducção gradual das tarifas ia ter inicio, por iniciativa da Companhia, logo depois, em 1910. Alfredo Ellis a via sómente em 1919 (Senado, 9 de Julho de 1909):

> Obtendo a Empresa com a maxima facilidade novas prorogações, não podemos absolutamente saber quando poderá ella concluir as obras.
>
> Affirma-se que ella o fará agora dentro do prazo da ultima prorogação, isto é, que em 1912 todo o cáes corrido desde a ponte antiga da Ingleza até Outeirinhos, ficará completamente prompto, restando-lhe apenas o dique, para o que terá ella ainda dois annos. De fórma que, Sr. Presidente, a nossa situação é esta: só em 1914 a Empresa concluirá suas obras!
>
> Mas, Sr. Presidente, se só dahi em diante se contará o prazo para revisão de tarifas, segue-se que, nós, contribuintes da Empresa, só poderemos ter a esperança de uma revisão, e, portanto, de uma reducção de tarifas, em 1919, isto é, dez annos depois desta data!

Já se escreveu e se verá mais tarde que o cáes de Santos, como preço de construcção, foi, de todos no Brasil, o mais em conta. Elle apparece, contudo, como carissimo, constituindo suas tarifas uma verdadeira muralha. Antes, argumentára Alfredo Ellis com o Annuario do Commercio Exterior do Havre, lamentando não possuil-o sobre outros portos europeus. Agora accrescentou (12 de Julho de 1909):

> Ha dois ou tres annos trouxe para esta tribuna o annuario dos portos de mar da França e de outros paizes da Europa, fazendo nessa occasião um confronto. Como paulista, acho que, se a Empresa das Docas cobrasse o duplo ou triplo das taxas de outros portos de mar, ainda se poderiam tolerar; mas cobrar 6, 7 e 8 vezes mais do que se cobra no porto de Liverpool, Hamburgo, Havre, Genova, Trieste e outros, penso que é carga pesada demais para o povo de minha terra.

Para isso, os Cresos de Santos extorquiam seu ouro do sangue paulista. E, de passagem, já não eram abusivos, senão razoaveis os auxilios recebidos da União e que S. Ex. tanto havia verberado e ainda atacaria (9 de Julho de 1909):

> O Sr. Alfredo Ellis — E' justo que os capitalistas que empregam seus capitaes no desenvolvimento da economia nacional tenham lucros. Sou dos primeiros a assim pensar, do contrario afugentariamos o capital; e sendo como somos um paiz novo, não podemos absolutamente nos tornar independentes dos concursos dos capitalistas não só nacionaes como estranjeiros.
>
> Foi, portanto, plausivel e razoavel que os Governos passados auxiliassem a Empresa durante sua infancia. Hoje, porém, que ella regorgita de ouro e não precisa mais de auxilios, por que razão os seus empresarios não vêm, cumprindo os dispositivos da lei, exhibir seus livros e mostrar ao povo que os dividendos retirados não são superiores aos que a lei lhes demarca?

Vimos que as capatazias se mantinham, e seriam mantidas, como remuneração de trabalho de movimentação da carga, em todos os portos da Republica, com as taxas da utilização do cáes pela mercadoria. E receberam esta interpretação:

> O Sr. Alfredo Ellis — A construcção do porto foi justamente levada a effeito para evitar as capatazias. Entretanto, faz-se o porto de Santos e continúa a cobrar capatazias. Qual era o intuito do Governo quando contractou as obras do porto de Santos?
>
> Evitar os inconvenientes, os dissabores, as difficuldades de se trazer a carga importada do porão do navio para a terra e a exportação da

terra para o porão do navio. Era este o grande embaraço. Era o capataz que, com determinado numero de homens, ia em catraias e barcos procurar os vapores, recebendo de um lado e de outro as mercadorias destinadas áquelle porto e vice-versa; os exportadores de café tinham seu material, empilhavam as saccas de café nas catraias e com pessoal seu levavam-nas a bordo.

Cogitou-se de que a construcção do porto iria evitar esse trabalho de capatazias e de facto evita, portanto não ha necessidade absolutamente de catraias, nem de conducções das mercadorias dos porões dos navios para os armazens da Alfandega, por isso que as cargas, por meio de guindastes, são retiradas e collocadas nos vagões ou nos armazens para o pessoal da Alfandega fazer a devida conferencia.

O Governo não podia eximir-se á execução da sentença. Concluindo:

Faço um appelo desta tribuna, em nome do Estado de São Paulo, resumindo minhas considerações para não fatigar ao Senado, ao 2º Procurador da Republica e ao Sr. Presidente da Republica, para o cumprimento do accórdão do Supremo Tribunal Federal, obrigando a Empresa de Docas a submetter-se á lei.

Confessou Alfredo Ellis seu profundo pesar em desgostar a Victorino Monteiro, mas, antes de mais nada, estavam os interesses de São Paulo (132). A replica lhe advem, então como antes, não só do collega riograndense, mas tambem pela pena de um dos luminares do jornalismo brasileiro, Alcindo Guanabara. Citado nominalmente no Senado, o redactor-chefe da *Imprensa* redarguio sobretudo na questão das taxas, que mostrou serem as mais razoaveis do Brasil (133). Não procedia, aliás, a affirmação de que offerecera seus serviços á Empresa; houvera apenas conversa, reaffirmada pela convicção de que a Companhia estava no seu direito; e o incidente se azedaria de lado a lado (134).

De Victorino Monteiro foi, porém, a parte principal da contestação. Problema technico, que a opinião desvirtuava por effeito de uma campanha annual fóra da realidade, seria possivel que tivesse que repetir, para pol-o nos seus devidos termos, o que tantas vezes houvera dito? Havia esgotado dois annos atraz o assumpto e não julgava tivesse mais que a elle voltar, porque não lhe assistia direito de estar reeditando os mesmos argumentos e os mesmos factos, por mais insignificantes que parecessem. Não seria melhor fazer inserir nos

---

(132) "E' com profundo pesar que desgosto o nobre Senador pelo Rio Grande do Sul. Respeito os seus intuitos affectuosos, acho, porém, que S. Ex. não deve menos respeitar os motivos que me forçam a occupar a tribuna, cansando a attenção do Senado. S. Ex. deve ser mais justo para o seu velho amigo e não suppor que eu nutro interesses outros que não sejam os da prosperidade, riqueza e grandeza da minha terra". Alfredo Ellis, Senado, 12 de Julho de 1909.

(133) "A arguição capital formulada pelo illustre Senador paulista contra as Docas de Santos, é a de que cobra essa Empresa taxas excessivas, que valem por verdadeiras extorsões, que agem como ventosas, que são abusivas. No seu primeiro discurso, S. Ex. disse o seguinte: "Affirmo que não existem, no mundo inteiro, obras tão caras, não existem, no mundo inteiro, taxas tão elevadas". Todas as outras arguições, formuladas contra as Docas, originam-se desta: é porque as taxas são extraordinariamente altas, extorsivas, as mais altas do mundo inteiro, que a Empresa obtem uma renda extraordinaria, que ella procura occultar, recusando-se a exhibir os seus livros, e procura conservar, impedindo a revisão das tabelas; é tambem porque essas taxas são, assim, excedentes do razoavel, que as Docas, longe de representarem um elemento de progresso para o commercio do Estado, agem "como uma membrana impermeavel, impedindo a osmose e endosmose". Si se provar, pois, que é falsa a maior desse raciocinio, todo elle se esborôa, reduzido, como fica, a um simples vaniloquio". *A Imprensa*, 11 de Julho de 1909.

(134) "Devemos dizer, antes de tudo, que é exacto que o illustre Senador paulista, ao encetar a sua campanha contra essa Empresa, solicitou reiteradamente o nosso fraco concurso, como o lembrou no seu discurso, no Senado; do estudo da questão a que nos entregamos, convencendo-nos, porém, de que não assistia razão a S. Ex., vimo-nos na contingencia de não poder prestal-o, nem então, nem agora". *A Imprensa*, 15 de Julho de 1909.

Embarque de café no cáes (1911)

Annaes seus discursos anteriores? Era acaso possivel comparar taxas entre portos, quando tão varios pareciam os elementos de cada qual? (13 de Julho de 1909):

O Sr. Victorino Monteiro — Para responder a S. Ex., pelo muito que respeito o meu venerando collega, o que devo fazer, o que me cumpre fazer é pedir á Mesa, cada vez que o honrado Senador repetir aquelles argumentos, que se limite a mandar inserir tal ou tal ponto dos discursos que pronunciei nas sessões a que me reportei. Devo limitar-me a mandar fazer essas inserções porque não quero, de modo algum, abusar da attenção e da benevolencia do Senado.

S. Ex. reproduz agora os mesmos argumentos; e ainda quando se refere ás taxas mais elevadas faz a comparação com as taxas de todos os portos estranjeiros quando devia fazel-a com as taxas dos portos do Brasil. S. Ex. já no anno passado, e no anno atrazado e em outros anteriores citou, para comparação, as taxas cobradas no porto de Liverpool, isto é, tomou para comparação um porto que tem mais de 60 a 70 annos de existencia e um movimento de 16 milhões de toneladas, com o porto de Santos cujo movimento é dez vezes menor.

Como podem ser comparados em taxas esses dois portos? Todos nós sabemos que a abundancia do trafego influe nas taxas; todos nós sabemos e a *Imprensa* respondeu a S. Ex. com superioridade indiscutivel, que ha portos do Brasil com taxas muito mais elevadas do que as do porto de Santos, o porto do Pará por exemplo, o da Victoria, o de Pernambuco onde não só ha taxa de atracação como ainda a de 2% ouro.

A' campanha contra a Empresa do cáes tinham correspondido outras, contra a Ingleza, por exemplo?

O Sr. Victorino Monteiro — Porque S. Ex., defensor da lavoura de seu Estado e tratando de taxas exorbitantes, não se refere á Companhia Ingleza, de seu Estado?

O Sr. Alfredo Ellis — Tantas vezes já a tenho atacado.

O Sr. Victorino Monteiro — Mas não com a violencia que ataca a Companhia Docas de Santos.

O Sr. Alfredo Ellis — V. Ex. não é juiz para julgar do grau de violencia que devo empregar nas minhas reclamações.

O Sr. Victorino Monteiro — Perdoe-me V. Ex., não é meu intuito tornar-me censor, menos arbitro das opiniões de V. Ex.

Adiante:

O Sr. Victorino Monteiro — Quando mais accentuada ficou a tremenda crise por que passou o Estado de São Paulo, tanto que foi preciso appelar-se para a valorização de triste resultado...

O Sr. Alfredo Ellis — Não apoiado.

O Sr. Victorino Monteiro — ... quando o preço do café apesar dos esforços empregados descia e descia sempre, como respondia a rica e poderosa Companhia Ingleza de São Paulo? Como considerava essa companhia, na frase de S. Ex., essas agonias, esses estertores da lavoura paulista?!

O Sr. Alfredo Ellis — Considerava-as do mesmo modo que as Docas de Santos, indifferentemente.

O Sr. Victorino Monteiro — Como Sr. Presidente essa companhia, a mais rica do nosso paiz, encarava o estado precario da miseranda, da desgraçada, da infeliz lavoura paulista?

O Sr. Alfredo Ellis — Do mesmo modo que as Docas de Santos.

Mais:

O Sr. Victorino Monteiro — Sim, Sr. Presidente; como recebia os reclamos da lavoura paulista, nesse momento triste, que representa uma pagina lugubre para o Estado de São Paulo, a Estrada de Ferro Ingleza?

Elevando as suas taxas, augmentando as suas tarifas.

Então, S. Ex., defensor da lavoura de São Paulo, Sr. Presidente, não articulou um só protesto, silenciou.

O Sr. Alfredo Ellis — Perdôe-me V. Ex., mas protestei por mais de uma vez.

O Sr. Victorino Monteiro — S. Ex. silenciou, Sr. Presidente, pois, a tanto o equivaleram meia duzia de frases platonicas então pronunciadas pelo honrado Senador.

O Sr. Alfredo Ellis — Platonicas, protesto. Reclamei com energia, energia necessaria e natural porque eu defendia, como defendo a boa causa.

O Sr. Victorino Monteiro — Perdôe-me V. Ex., mas então o meu nobre collega não se serviu do vigôr oratorio que lhe é natural; não empregou essa eloquencia tersa com que tantas vezes nos tem embalado os ouvidos.

O accórdão do Supremo Tribunal Federal? A resposta foi esta:

O Sr. Victorino Monteiro — O Supremo Tribunal já se pronunciou. Eu não queria falar nisto. O Supremo Tribunal pronunciou-se contra a opinião dos mais illustres jurisconsultos deste paiz. O Supremo Tribunal falou desmoralizando uma das cousas mais nobres, mais dignas, como são os principios da justiça, falou violando a lei.

O Sr. Alfredo Ellis — V. Ex. está accusando o Supremo Tribunal Federal, que é um dos mais altos Poderes da Republica.

O Sr. Presidente — Peço licença a V. Ex. para observar que o Regimento não permitte nenhuma referencia menos respeitosa e menos criteriosa ao Supremo Tribunal Federal, a mais alta representação do Poder Judiciario, a quem devemos respeito e acatamento.

O Sr. Victorino Monteiro — Perdôe-me V. Ex. Exerço um direito de representante da Nação e desde que me conservo nos limites da maior serenidade, como faço em todos os actos da minha vida, parece que não me afastei das normas regimentaes.

Apenas referi-me a este ponto, porque a elle fui chamado pelo nobre Senador e disse apenas que o acto do Supremo Tribunal de Justiça foi contra a opinião dos mais illustre jurisconsultos deste paiz e cedendo, eu não queria dizel-o, á pressão do Poder Executivo.

O Sr. Alfredo Ellis — Isto é uma injuria ao Supremo Tribunal.

O Sr. Victorino Monteiro — Pois bem, deixe que seja uma injuria, não tenho semelhante intenção; não ha de ser V. Ex. que ha de ser o defensor do acto do Supremo Tribunal. Aqui ha muitos cultores da sciencia do direito e eu mesmo, embora obscuro cultor desta sciencia, poderia vir defender esses principios de Direito e Justiça sem pretender offender o Supremo Tribunal e não como quer V. Ex. a todo o transe para tirar partido daquillo que não tem e que não póde ter.

Dissera, mais uma vez, o representante paulista de seu dever diante de 3 milhões de conterraneos (135). O riograndense não cumpria outro, em face do Brasil e de sua consciencia. E defendendo, mais uma vez, a Empresa e os empresarios, concluio:

O Sr. Victorino Monteiro — Eu aqui não advogo interesse de quem quer que seja, apenas venho rebater accusações violentas contra homens illustres, contra amigos meus de mais de trinta annos. Eu me sentiria humilhado aos meus proprios olhos se por ventura não se rebatesse com todo o vigôr, com toda vehemencia, com toda a dedicação que merecem esses brasileiros eminentes, dois riograndenses do Sul como eu sou,

---

(135) "Falar em nome de 3 milhões de vassalos da Empresa é atacar os empresarios das Docas? Porventura já personalisei essa questão? Não tenho, sempre que venho á tribuna, declarado que a Empresa das Docas presta grandes e relevantes serviços ao Estado de São Paulo?". Alfredo Ellis, Senado, 12 de Julho de 1909.

desses brasileiros que não recearam, para levar a cabo aquelle grandioso melhoramento a que o Estado de São Paulo devia ser grato. Esses dois brasileiros foram entretanto atacados violentamente nesta Casa, quando deveriam ser considerados como benemeritos e não como ganhadores, que não merecem o minimo respeito. S. Ex. nem ao menos se lembra de que estes brasileiros se elevaram pelo seu patriotismo e valor.

Foi quando exhibiu o *Jornal do Commercio* (29 de Agosto de 1909) um quadro elucidativo, depois de cuja leitura não poderia prevalecer duvida. Esse quadro vae em seguida.

QUADRONEFICIADOS COM OBRAS DE MELHORAMENTO

PORTOS BEN	Taxas de capatazias	Taxas de armazenagem	Taxa de 2% ouro sobre o valor total da importação
PORTO DE SANTOS .....1) Dec. n. 7.997, de 1 n. 1.072, de 5 de C 2.411, de 23 de Deze 1.286, de 17 de Fevere Concessionaria: COMPA	As mesmas das Alfandegas	As mesmas das Alfandegas	Livre
PORTO DE MANÁOS ..... Dec. n. 3.725, de 1 Dec. n. 4.110, de 31 d Concessionaria: MANÁ	As mesmas das Alfandegas	As mesmas das Alfandegas	Livre
PORTO DE BELÉM (PARÁ) Dec. n. 5.978, de 18 d Concessionaria: COMPA	Não inferior ás das Alfandegas (2)	Não inferior ás das Alfandegas (2)	Onerado
PORTO DA BAHIA ..... Dec. n. 5.550, de 6 de Concessionaria: COMP DOCAS E MELHORAMENT	As mesmas das Alfandegas	As mesmas das Alfandegas	Onerado
PORTO DA VICTORIA (3) a Dec. n. 5.951, de 28 d Concessionaria: COMPA is	As mesmas das Alfandegas	As mesmas das Alfandegas	Livre
PORTO DO RIO GRANDE D Dec. n. 5.979, de 18 d Concessionario: E. L.	As mesmas das Alfandegas	As mesmas das Alfandegas	Onerado

PORTO DO RIO DE TAXAS ESTABELECIDAS PARA O PORTO DE SANTOS, além de 2% ouro sobre o valor total da importação. (Dec.

(1) Essa taxa rem os portos.
(2) NÃO INFERIORES
(3) Além dessas ta 2 réis por kil. de mercadorias ou quaesquer generos, recebidos nos armazens, por mez ou fracção de mez tro qualquer fim e não descarregar: 50$000 sendo a véla, 100$000 sendo a vapor e 200$000 sendo trans ndo a Cidade da Victoria ao Continente.
Nenhuma dessas ta

Se as taxas dos por sobre o capital empregado nas obras, o Governo obrigou-se a autorizar a elevação dessas taxas ou da
As empresas concess
A Companhia Doca
a) não tem garant
b) não póde exigir

ES TAXAS

A Companhia Doca correncia com outras empresas ou particulares.
Se os seus serviços entes.

QUADRO DEMONSTRATIVO DAS TAXAS PAGAS NOS PORTOS DA REPUBLICA, BENEFICIADOS COM OBRAS DE MELHORAMENTO

PORTOS BENEFICIADOS	TAXAS DE ATRACAÇÃO Por dia e metro linear de cáes		Taxas de carga e descarga	Taxas de capatazias	Taxas de armazenagem	Taxa de 2% ouro sobre o valor total da importação
	Por navio a vapor	Por navio não a vapor				
[illegible] Dec. n. [illegible] Dec. n. [illegible] 1 286, de 17 de Fevereiro de 1893 [illegible]	Rs. 70[illegible]	Rs. 500	[illegible] (1)	As mesmas das Alfandegas	As mesmas das Alfandegas	Livre
[illegible] Dec. n. 3.725, de 1º de Agosto de 1900 e Dec. n. 4.110, de 31 de Julho de 1901 Concessionaria: MANÁOS HARBOUR CO. LTD.	Rs. 850	Rs. 650	[illegible] réis	As mesmas das Alfandegas	As mesmas das Alfandegas	Livre
[illegible] Dec. n. 5 978, de 18 de Abril de 1906 [illegible]	[illegible]	Rs. 650	3 réis	Não inferior ás das Alfandegas (2)	Não inferior ás das Alfandegas (2)	Onerado
[illegible] Dec. n. 5 550, de 6 de Junho de 1905 [illegible]	[illegible] 70[illegible]	Rs. 500	2 5 réis	As mesmas das Alfandegas	As mesmas das Alfandegas	Onerado
[illegible] [illegible] VICTORIA	Rs. 700 e Rs. 90[illegible]	Rs. 500	Desde 1 a 10 réis média [illegible] réis	As mesmas das Alfandegas	As mesmas das Alfandegas	Livre
[illegible] Dec. n. 5 979, de 18 de Abril de 1907. [illegible]	[illegible] 700	Rs. 500	2 5 réis	As mesmas das Alfandegas	As mesmas das Alfandegas	Onerado

PORTO DO RIO DE JANEIRO construido e explorado directamente pelo Governo Federal AS MESMAS TAXAS ESTABELECIDAS PARA O PORTO DE SANTOS, além de 2% ouro sobre o valor total da importação. (Dec. n. 4.969, de 18 de Setembro de 1903, art. 5, n. II).

OBSERVAÇÕES

(1) Essa taxa remunera tambem o serviço da dragagem do porto de Santos, o que se não dá nos outros portos.
(2) NÃO INFERIORES .. Podem ser superiores.
[illegible] das obras do porto de Victoria tem [illegible] as seguintes taxas: de 2 reis por kil de mercadorias ou quaesquer generos, recebidos nos armazens, [illegible] entrar no porto para receber ordens, fazer aguada ou outro qualquer fim e não descarregar 50$000 sendo a véla, 100$000 sendo a [illegible] reis no [illegible] por kil de mercadoria que transitar pela ponte ligando a Cidade da Victoria ao Continente.
Nenhuma dessas taxas ou equivalentes tem a Companhia Docas de Santos.

Se as taxas dos portos de Bahia, Belem e Rio Grande do Sul não derem para uma renda superior a 6% sobre o capital empregado nas obras, o Governo obrigou-se a autorizar a elevação dessas taxas ou da taxa de 2% ouro.
As empresas concessionarias das obras destes portos têm a garantia de juros.
A Companhia Docas de Santos:
a) não tem garantia de juros, e
b) não pode exigir a elevação de suas taxas.

No porto de Santos é onde se pagam MENORES TAXAS

A Companhia Docas de Santos desempenha tambem, no porto de Santos, serviços facultativos, em concorrencia com outras empresas ou particulares.
Se os seus serviços são procurados de preferencia é porque são mais baratos que os dos outros concorrentes

CAPITULO XLIII

O RIO DE JANEIRO E OUTROS PORTOS

O segundo semestre de 1909 foi, no Rio de Janeiro, especialmente cheio por causa do arrendamento do cáes da cidade e suas taxas. Essa questão deixava em segundo plano o entendimento a concluir-se em Outubro, entre a União e a Empresa de Santos.

Dois emprestimos haviam sido levantados para as obras: um inglez, de 8.500.000 libras, e outro nacional, de 17.300 contos de réis. Terceiro ainda se fez, depois, necessario. Applicado o producto daquelles em melhoramentos complementares, como a Avenida Central e a Avenida do Mangue, a simples taxa de 2% ouro, que se vinha cobrando desde 1903, não parecia sufficiente para os serviços desses dois emprestimos e o custeio do porto (136). Donde a duvida se os 2% constituiam taxa essencial, tendo como accessorias as taxas portuarias, ou ao contrario, se eram estas as mais importantes, cobrando-se aquelles 2% na medida necessaria para se preencher a differença. As duas, cumulativamente, levantaram opposição.

O Governo Federal, que vinha applicando em todos os portos, mesmo no Rio de Janeiro, as taxas de Santos mais os 2% ouro, fez o mesmo no seu edital de concurrencia (137). E a opposição foi grande. Na imprensa houve fogo cerrado. Reuniu-se o commercio, para protestar, sob a presidencia de Francisco Pereira Passos (15 de Dezembro de 1909) designando uma commissão que se entendesse com o Governo Federal, ao qual entregou uma representação com estas palavras: "A dar-se o arrendamento nas bases do edital, o commercio fechará as suas portas e o Brasil retrogradará".

Na Camara, sobretudo, houve marcha e contra marcha, falando, entre outros, dois representantes do Districto Federal, Alcindo Guanabara e Honorio Gurgel, e dois de Minas Geraes, Estado directamente interessado, Vianna do Castello e Pandiá Calogeras. Além da conveniencia ou não do arrendamento e do valor das taxas, suscitou-se revogação do artigo 19 da lei da receita de 1904, que tornava obrigatoria, como vimos em tempo, a passagem pelo cáes de toda mercadoria entrada ou sahida.

O arrendamento teve grandes impugnadores (138), mas o sentimento geral viu nelle a melhor solução. Por um voto, a Commissão de Finanças da Camara o

---

(136) "Quando se iniciaram os trabalhos de construcção do porto e se projectou desviar, a titulo de obras supplementares, a somma de cerca de tres milhões esterlinos para a Avenida Central, não faltou nessa occasião quem avisasse que tal melhoramento, de alcance estetico incontestavel e incontestado, difficultaria para o futuro o custeio economico do porto, e isto na seguinte relação: Sendo de oito milhões o emprestimo do porto e tres milhões gastos na Avenida, por um calculo simples se verifica que sómente pela inclusão desta quantia nas verbas que devem pesar sobre o caes, o que normalmente pagaria, digamos seis, passaria a pagar dez..." Calogeras, Camara, 20 de Novembro de 1909.

(137) "Quanto á responsabilidade dada ao Governo sobre as taxas do edital, é bem sabido que ellas constam de lei expressa e são as mesmas, como não podiam deixar de ser, desde que têm origem na mesma lei, estipuladas para os portos de Santos, Pará, e Manaus, já funccionando e Pernambuco, Bahia e Rio Grande do Sul". Nota do Governo, 12 de Novembro de 1909.

(138) "O arrendamento para o *Correio da Manhã*, por exemplo, era "negociata escandalosa, organizada com intuitos deshonestos, visando determinadas personalidades, (11 de Novembro de 1909). Alfredo Ellis disse por sua vez: "Sr. Presidente, a cada passo se ouve dizer que o Governo não póde absolutamente administrar as obras do porto do Rio de Janeiro. Mas, porque? Então teriamos de arrendar o Correio, que é tambem um apparelho destinado a servir a communhão nacional; a Fabrica de Polvora de Piquete; a Estrada de Ferro Central do Brasil, os Arsenaes, e emfim tudo; mas no dia, Sr. Presidente, em que o fizermos, teremos subscripto a nossa propria incapacidade". Senado, 9 de Julho de 1909.

havia, afinal, autorizado (139). As Docas de Santos, como as de Manaus, citaram-se como exemplo. Francisco Bicalho havia escripto, com referencia ás primeiras: "Nos dois quatrienios (1888-1891 e 1892-1895) a média da arrecadação foi, antes de inaugurado o cáes, de 9.292:930$000 e, depois, de 27.631:416$000". Calogeras o repetiu e o *Jornal do Commercio* o commentou, ambos a favor de Santos, vendo o segundo, aliás, nas taxas propostas para o Rio "um carnaval, um delirio estrambolico de imbecilidade" (17 de Fevereiro de 1909):

> Ainda pondo ao credito do porto não só o seu incremento natural mas o que lhe davam as novas facilidades do embarque e desembarque, não ha duvida que a differença enorme entre os dois quadrienios é devida á boa fiscalização da Companhia das Docas. Como sentiram o novo regime alguns commerciantes deshonestos e, ás vezes, influentes na politica, vimol-o na tentativa de se criar até uma alfandega (sêca) na cidade de São Paulo. Neste ponto, o Thesouro não tem tido melhor auxiliar que as Docas.

Na fixação das taxas, não podia o Governo deixar de pôr em execução as que a lei determinava o que nada mais era do que as de todos os portos. Artigo constitucional preceituava que não se tratasse estes de modo differente. Ainda mais. As tres concessões existentes sobre o porto do Rio de Janeiro eram remissivas, sem excepção, ás de Santos (decreto n. 849, de 11 de Outubro de 1890, Empresa de Melhoramentos do Porto do Rio de Janeiro; lei n. 560, de 31 de Dezembro de 1898, Rio de Janeiro Harbour Company; lei n. 553, de 30 de Dezembro de 1898, Cáes e Docas da Ilha do Governador). Havia Francisco Bicalho, engenheiro chefe da commissão constructora e fiscal do porto do Rio de Janeiro, feito um estudo, no qual punha em relevo o systema de outros paizes e o nosso, bem como a necessidade de exploração sob taxas modelares. Era claro que a construcção, como meio de lucro mercantil, não constituia o ideal; mas para elle haviamos de marchar aos poucos, assim o permittissem as condições do Brasil. E citando ao engenheiro J. C. Blanco, segundo o qual "um porto barato poderá dar apenas para o custeio, talvez mesmo apresente *deficits* em seus balanços, mas é, em compensação, uma fonte inesgotavel de attracção e progresso", escreveu:

> Realmente é assim que se encara hoje o problema — em Amsterdam, por exemplo, o Conselho Municipal, em vez de pensar em augmento das taxas do porto, preferiu estabelecer um imposto de 3% sobre a renda, na cidade, para cobrir os *deficits* dos balanços do porto; convindo observar que semelhante imposto não é adoptado pelo Governo dos Paizes Baixos.
>
> Da mesma fórma, o Governo italiano obrigou-se a contribuir com uma forte prestação annual, até dois milhões de liras, para o custeio do porto de Genova, quando podia livrar-se deste onus, autorizando o *Conzorzio* a estabelecer novas taxas ou augmentar as já existentes para os serviços... Nós, por emquanto, temos seguido um caminho diverso e é mais que tempo de mudar de rumo, afastando da questão de portos o ponto de vista

---

(139) "Dizia-se tambem prematura qualquer decisão definitiva, por estar ainda em construcção grande parte do caes. Assim um anonymo do *Jornal do Commercio* (16 de Fevereiro): "O trecho mais importante do caes, aquelle que terá de servir principalmente ao commercio, está longe de concluido. Qual a razão, por conseguinte, da precipitação com que se quer arrendar um serviço que tão cedo não poderá ser regularmente feito?" Gil Vidal commentou, por sua vez, no *Correio da Manhã* (19 de Novembro): "O arrendamento é prematuro e precipitado, até porque a parte do caes já construida e apparelhada de guindastes e armazens alfandegarios, que, aliás, não admitem depositos a longo prazo, não vae além de mil metros, quando o Dr. Francisco Bicalho, para as exigencias do trafego actual do porto do Rio de Janeiro, acha indispensavel não só a construcção de todo o caes contractado desde o Mangue até á Prainha, o que mede 3.500 metros, mas a continuação do Mangue até o Caju', e mais tres molhes parallelos, perfazendo, ao todo, 8.500 metros de caes".

erroneo e mesquinho de consideral-o como excellente objecto de exploração mercantil que, podendo produzir gordos rendimentos, facilita o concurso de capitaes particulares para o seu melhoramento e dispensa os poderes publicos de procurarem uma outra solução mais conveniente e mais patriotica para o grande problema.

Mais:

Não ha duvida que não podemos, de salto, galgar a differença que vae de um systema a outro, mas podemos começar a preparar o caminho e reunir os elementos precisos, para que pouco a pouco, e dentro de um periodo de tempo, que por tal fórma se abreviará, possamos achar-nos na mesma situação do commercio europeu, sob este ponto de vista.

Não podemos galgar de salto, porque como já foi dito e repetido linhas acima, são os poderes publicos que no continente europeu, tomam a si a mais pesada parte da construcção e melhoramento dos portos, sem exigir nem o reembolso, nem o juro correspondente aos capitaes empregados; e o nosso erario não é rico. Com tão valioso auxilio os portos não precisam produzir renda superior á necessaria para as despesas do proprio custeio e para o serviço dos emprestimos correspondentes apenas a uma parte relativamente muito pequena, do capital empregado nas obras. As taxas, portanto, que cobram da navegação e do commercio podem ser e são minimas.

Falava o doutrinario, indicando o ponto ideal a attingir, e suas palavras, diante da realidade, se allegavam como o melhor argumento contra o Governo, de que era o technico. No jornalismo, pedira-se, sobre a base desse seu parecer, as taxas de Santos reduzidas de dois terços (140). Mas o que a lição pratica aconselhava era um conjunto de taxas que compensassem o serviço e retribuissem o capital ao arrendatario:

Por emquanto temos as taxas já estabelecidas para Manaus, Belém, Bahia, Santos e Rio Grande do Sul, e não vejo porque não possam ellas, para começar, ser applicadas tambem ao nosso porto. E' obvio que nenhuma mercadoria deva ficar mais onerada do que é hoje, mas é tambem preciso que não se procure aproveitar a monção para conseguir grandes reducções nas despesas actuaes com sacrificio do Thesouro.

De toda essa agitação artificial (pois as taxas propostas não differiam das então cobradas e os proprios 2% se pagavam desde 1903), agitação inspirada em grande parte pelo "fantasma do cáes de Santos", resultou a designação de uma commissão composta de Lauro Muller, F. de Paula Bicalho, V. Hime, Robert Vance e H. Alonso B. Franco, representando o Governo e o commercio. Promulgada a lei da receita de 1910 (decreto n. 2.210, de 28 de Novembro de 1909), havia-se determinado nella a reducção das taxas de modo que assegurassem

---

(140) "Em officio ao Ministro da Viação, carregou o Dr. Ewbank da Camara já engenheiro chefe das obras do Porto do Rio Grande do Sul contra a Empresa de Santos, ouvindo-se a primeira, e até então unica, restricção publica á parte technica do caes: "Nem a construcção do caes é perfeita, nem a administração do seu trafego é modelar. Santos não sofre o confronto com outros portos onde ha installações especiaes, para a movimentação de mercadorias, conforme a frequencia de cada especie" (7 de Junho de 1909). Veiu a discussão a proposito do porto do Rio e elle a resumio assim: "Tudo se reduz, em summa, a uma reducção das taxas. Nos portos europeus ella é feita por um processo. No Brasil, a legislação assegura a mesma coisa, sem a necessidade de recorrer a extremos com *deficits*. Para que mudar de systema? Para que ir pouco a pouco, na revisão de uma tarifa obsoleta e antiquada, em vigor, ha 17 annos, sem revisão e sem reducções, ao contrario, augmentada em favor do explorador? Para que sanccionar, com a approvação desta tarifa antiquada e erronea, que visa o interesse mesquinho a que allude o relatorio official, a sua permanencia no porto de Santos?"

com a de 2%, o serviço da divida e os do porto, facilitada a importação do carvão de pedra e a exportação de fructas, café, madeiras, animaes, mineraes, generos a granel e laticinios; revogando-se, do mesmo passo, o artigo 19, da lei de receita de 1904, para o fim de ser exigida a taxa de um real por kilo, a titulo de conservação do porto, com excepção dos artigos de producção nacional e do cervão, que ficavam isentos (141). Tinha aconselhado, com effeito, a Commissão, a titulo de experiencia, uma tabela especial, com abolição das taxas de utilização do cáes, uma vez que para esta havia as de 2% ouro (142). Ficava o Rio de Janeiro sob um regime especial, com relativa liberdade de despacho no cáes e protecção accentuada aos artigos nacionaes. Aliás, a exposição deixava claro serem precisos mais tres milhões de libras, afim de que fosse o porto dotado de alguns melhoramentos (para despacho do carvão, por exemplo) já julgados indispensaveis.

Duas coisas, sobre todas, puzeram a Empresa de Santos em fóco, nessa questão. A primeira estava na apparente semelhança de Santos com o Rio de Janeiro; quando é certo que, casos diversos, requeriam tratamento diverso. Os proprios adversarios do primitivo projecto official, não se cansavam de accentual-o. Assim a representação do Centro de Navegação Transatlantica ao Governo:

> Que no porto de Santos, construido por uma Empresa particular, que naturalmente procura tirar o maior resultado possivel para o capital nelle empregado, sejam mantidas aquellas taxas, comprehende-se; o mesmo, porém, não se dá com o porto do Rio de Janeiro, onde as obras foram custeadas pelo commercio importador, que ha 4 annos (muito tempo, portanto, antes da utilização dessas obras) está contribuindo para ellas com o pesado imposto de 2% ouro sobre o valor das mercadorias que importa.

Não menos o *Jornal do Commercio* (18 de Novembro de 1909):

> Nada temos que vêr com Santos ou outros portos: estamos aqui no Rio de Janeiro tentando começar direito. O porto de Santos foi construido á custa de capitaes particulares; o nosso á custa do povo desta capital. O arrendatario daquelle tem de cobrar taxas que pagam o custo e tambem o custeio e o seu lucro; o nosso cáes está prompto e com o imposto de 2% livre quanto ao capital. Estrictamente falando, as taxas só deveriam cobrir o custeio.

---

(141) "Explicando as primeiras intenções do Governo, disse a Commissão: "Sem duvida, nunca foi intenção do Governo transformar o porto em fonte de renda para o Thesouro, nem para tal tomou a si o encargo de construir á sua custa os portos do Rio de Janeiro e Recife, criando caixas especiaes, com economia propria. O intuito é, certamente, proteger o commercio, reduzindo ao minimo possivel as despesas dos portos. Para isso, explorando o porto com as taxas da lei, a sua exploração, quando todo o trafego se fizesse pelas novas obras, produziria mais que o necessario para o custteio e serviço das dividas e o excesso, que se verificasse, deixaria de ser arrecadado no anno seguinte, por meio de reducção no imposto em ouro ou nas proprias taxas de serviço". *Exposição ao Exmo. Sr.* Ministro da Viação e Obras Publicas, 17 de Fevereiro de 1910".

(142) A isenção das taxas de utilização do caes não passou, porém, com facilidade. "A lei refere-se, disse a Commissão, ás taxas para navios e para mercadorias. Considerando, porém, que as taxas cobradas aos navios são addicionadas aos fretes que esta cobra e que, portanto, são indiretamente pagas pela mesma mercadoria, julga a Commissão de melhor conselho isentar absolutamente a navegação de qualquer taxa de serviço do porto e cobrar todas ellas directamente da mercadoria. Pensa a Commissão que, qualquer taxa exigida do navio, serve de pretexto para a cobrança de fretes com accrescimo superior a essa taxa, e convém que absolutamente nada sejá exigido do navio, nem mesmo a taxa de atracação do caes. Permittir a atracação gratuita foi o unico ponto de divergencia e sobre o qual não acordarãm os representantes do Governo e do Commercio, tendo vencido a opinião destes pelo voto do Presidente da Commissão, admittindo-se, porém, como taxa pelo excesso de estadia livre no caes, como consta da clausula respectiva". Idem.

Calogeras, em brilhante exposição, a melhor do anno, provou que, conservadas as taxas então existentes, haveria mesmo beneficio para Santos, paradoxo explicavel diante de certos factores que citou, taes — tal ou qual diversidade de natureza nas importações, interpretação das taxas e diversidade de origem e destino das mercadorias importadas ou exportadas. Foram suas palavras, entre outras (20 de Novembro de 1909):

> Impressiona desde logo o seguinte: as taxas no Rio de Janeiro são, como dizem, tão inferiores ás de Santos, que a simples menção de que se cobrariam aqui as mesmas quantias exigidas no porto paulista, enche de pavor ao commercio inteiro; os preços das mercadorias, entretanto, são os mesmos nas duas praças. Cotejem-se os valores lá e cá e chegar-se ha a essa conclusão. Significa isso que as taxas de Santos não elevaram os preços dos productos a mais do que se cobra no Rio de Janeiro. Tal consideração preliminar seria o bastante para mostrar o tal ou qual exaggero com que se tem feito a critica global das contribuições estabelecidas e correntemente pagas em Santos.

A segunda questão dizia respeito á revogação do artigo 19 da lei de receita de 1904; noutras palavras, a liberdade de atracação. Ainda foi ahi Calogeras quem melhor dissertou, elevando o assumpto do terreno da paixão onde se achava. Porto de carvão de primeira ordem (só o que se perdia por descarga obsoleta calculou-se, annualmente, em 6.000 toneladas), achou o representante mineiro que o Rio de Janeiro não podia subordinar-se ao despacho commum no cáes. Mas revogar simplesmente a lei de 1904 seria desserviço ao fisco, senão incentivo ao contrabando, activo na Capital Federal. Entre os dois extremos decidiu-se a lei por uma taxa de conservação do porto. Seria tambem a titulo de experiencia, pois só o tempo diria como o cáes trabalharia (143). E' claro que voltou á tona, de novo, o regime de liberdade de Itaborahy, que a propria lei de 1904 revogára em bem do fisco. Na Camara, não havia comprehendido Vianna do Castello como uma mercadoria, que apenas passava pelo cáes, pagasse a capatazia (144), e Palmeira Ripper offereceu-se, em aparte, para explicar:

> Eu explicarei onde está o mysterio. Está na lei de 1904, orçamento da receita, á qual foi apresentada uma emenda, que se applicava especialmente a essa hypothese, no que diz respeito á Companhia Docas de Santos, para impedir que esta Companhia deixasse de receber essa braçagem.
>
> Com essa emenda apresentada pela Commissão de Orçamento e firmada pelo seu relator, se pretendeu, talvez, defender os interesses da Companhia Docas de Santos, melhor que os do Estado que tenho a honra de representar.

Mas Calogeras repôz as coisas no seu lugar:

> Ouvi dizer que semelhante artigo de lei obedeceu a inspiração da Companhia Docas de Santos... E' uma injustiça. Creio saber que a historia da inclusão desse artigo na lei orçamentaria é outra.

---

(143) "Creio que a liberdade de atracação deve ser um regime excepcional, embora precise existir, sob pena da obrigatoriedade absoluta trazer consequencias muito graves á nossa praça como porto de transito". Calogeras, Camara, 20 de Novembro de 1909.

(144) "Ora, neste caso, a mercadoria sahe directamente do navio, é descarregada directamente nos vagões da estrada de ferro que vae transportar á cancela do caes; não sofre, pois, os serviços de movimentação do caes ou dos armazens, e como, pois, cobrar-se taxa de capatazia, taxa de um serviço que não foi prestado?" Vianna do Castello, Camara, 12 de Novembro de 1909".

Quando em 1904, estava a terminar a obra do porto de Manaus e tambem (neste ponto não tenho certeza absoluta) estando prestes a serem iniciadas as obras, ou já muito adiantadas as negociações para melhoramento do porto do Rio Grande do Sul, as empresas cessionarias desses dois contractos receiaram não poder ou levantar os capitaes ou não poder fazer face ao serviço desses mesmos capitaes, que teriam de ser empregados na construcção das obras, se não pudessem garantir o trafego, pelo cáes, da totalidade do movimento commercial dos respectivos ancoradouros.

No caso de Santos, tanto quanto o conheço, pelas informações que possuo, a parte do littoral, onde se poderia fazer a descarga já estava occupada pela concessão do cáes; além disso, um artigo contractual garantia á empresa o monopolio do serviço. No caso do Rio Grande do Sul, porém, não havia obrigatoriedade do transito, pelos estabelecimentos que se fundassem, era facilima a descarga em São José do Norte, que fica defronte, com grave onus, como elemento aleatorio de grande alcance para as sommas empregadas na construcção do cáes do Rio Grande do Sul. No Amazonas, do mesmo modo, o mesmo facto se reproduziria na barra do rio-mar. Estes foram os argumentos apresentados á Commissão de Orçamento de 1904. Agora, do ponto de vista do interesse publico, foi acceita a medida por satisfazer ás exigencias fiscaes.

CAPITULO XLIV

ACCÔRDO COM A UNIÃO

Foi em meio dessas questões que o Governo Federal baixou o decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909, contendo o accôrdo que vinha negociando e, afinal, realizou com a Empresa, sobre os pontos em litigio.

Seu preambulo dizia assim:

> O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo á necessidade de estabelecer as bases para a prestação das contas do trafego do cáes de Santos, de modo a ficarem claramente discriminados o capital, a receita, a despesa e a renda liquida para os effeitos da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869 e contractos referentes áquella obra; e considerando que a applicação do regime estabelecido para verificação da contabilidade de outros portos da Republica assegura a melhor fiscalização por parte do Governo e simplifica as relações deste com as empresas fiscalisadas, decreta:
>
> Artigo unico — Ficam approvadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, para o fim da prestação das contas do trafego do cáes de Santos.
>
> Rio de Janeiro, 4 de Outubro de 1909, 88ª da Independencia e 21° da Republica. — *Nilo Peçanha.* — *Francisco Sá.*

As clausulas eram estas:

> I — Será considerada renda bruta da Companhia Docas de Santos a somma de todas as rendas ordinarias e extraordinarias, eventuaes ou accessorias, que forem por ella recebidas.
>
> II — Será considerada despesa da mesma Companhia a somma de todas as despesas com a sua administração e custeio de todos os serviços, comprehendendo a conservação e reparação de todas as obras, apparelhos, machinismos, material fixo, rodante e fluctuante, a dragagem do porto nos termos do decreto n. 2.411, de 23 de Dezembro de 1896, a illuminação das faixas do cáes, dos armazens e edificios e das ruas abertas em terrenos da mesma Companhia, a conservação dos calçamentos dessas ruas, o supprimento de agua aos navios, a conservação e custeio das obras e serviços para a producção e uso da energia electrica e quaesquer outras despesas ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou

accessorias, inclusive a contribuição para as despesas de fiscalização do contracto por parte do Governo.

III — Fica fixada a quota de 40% da renda bruta definida na clausula I para as despesas especificadas na clausula II, e a quota de 60% da mesma renda bruta, como representativa da renda liquida da Companhia, para a remuneração do capital empregado pela mesma, nos termos da clausula V, até o limite maximo marcado no § 5° do art. 1° do decreto n. 1.746, de 13 de Outubro de1869.

IV — As despesas com obras novas, que forem autorizadas pelo Governo, serão incorporadas ao capital da Companhia e bem assim as de reconstrucção ou de consolidação, quando, a juizo do Governo, não sejam motivadas por defeitos de construcção primitiva ou por falta de conservação.

Este capital terá direito á remuneração em cada semestre, á proporção que fôr sendo effectivamente empregado em obras realizadas no semestre, comprovadas pela Companhia e acceitas pela fiscalização por parte do Governo as respectivas despesas, de accôrdo com os orçamentos approvados e preços de unidade nelles estabelecidos.

V — O capital da Companhia é a somma dos orçamentos approvados até esta data, que estiverem representados pelas respectivas obras, de conformidade com os projectos e tabelas de preço a que se referem os mencionados orçamentos e a elle será aditado o valôr de outras obras que forem executadas até o dia 7 de Novembro de 1912, de conformidade com os planos, orçamentos e preços de unidade que forem approvados pelo Governo até essa data.

Deste capital será deduzido, na conformidade das clausulas III e IV do decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, o producto da venda, feita de accôrdo com o Governo, dos terrenos aterrados que não forem necessarios ao serviço da Companhia.

VI — A Companhia obriga-se a apresentar ao Governo, até o fim do mez de Março de cada anno, o balancete da renda bruta do anno anterior.

VII — Ficam em vigôr as clausulas dos decretos anteriores, não modificadas pelas presentes.

Transigia o Governo, não executando a sentença judicial de exhibição de livros, e, ainda, considerando como capital da construcção a somma dos orçamentos approvados. Transigia a Empresa, acceitando, antes de terminadas as obras, a approvação definitiva dos trechos promptos e compromettendo-se a apresentar, até o fim de Março de cada anno, o balancete da renda bruta do anterior. Fixava-se, emfim, o que era renda bruta e renda liquida da Companhia, para os effeitos de seus contractos.

Estava Candido Gaffrée inteiro nesse accôrdo. Sob pressão, não cedia o que conciliadoramente podia acceitar. Esse lado de seu temperamento explica, um pouco, as vicissitudes da Companhia, as resistencias que levantou, as difficuldades que venceu. No relatorio da Directoria, espelho de tal feição de ser e de agir, ficou, melhor do que em qualquer outro papel, explicado o caso. Lê-se ali, depois da historia por alto dos antecedentes da lucta (1910):

Armado com a sentença judicial, o Governo não a executou. Preferiu propôr o accôrdo a que nos referimos em nosso relatorio do anno passado.

A Directoria acceitou, com prazer, esta solução, que dirimia todas as duvidas e procurava regular definitivamente os direitos e obrigações resultantes do contracto de concessão. Explicados de mutuo accôrdo os pontos contestados deste contracto, cessariam as divergencias que tantos entraves trouxeram á execução das obras e ao serviço do porto de Santos e tamanhos prejuizos acarretaram á nossa Empresa.

O Governo commissionou o distincto e competente engenheiro Francisco de Paula Bicalho, honrado director technico das obras do porto do Rio de Janeiro, para que com o Presidente da nossa Companhia estabelecesse as bases do accôrdo, cujas clausulas se deviam considerar partes integrantes daquelle contracto.

Depois de repetidas e demoradas conferencias, aquelle illustrado engenheiro apresentou, em 11 de Junho de 1909, ao Sr. Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, minuciosa exposição com as clausulas do accôrdo ajustadas com a Companhia.

Propôz o Governo? A questão ia debater-se depois. Fazendo publico, pela primeira vez, declaração relevante que só particularmente se conhecia, concluio:

Devemos dizer-vos que se recusamos exhibir os nossos livros commerciaes ante ameaças e injurias, não hesitamos em pôr á disposição do digno commissario do Governo todos os elementos, ainda os mais intimos e reservados, para que fosse verificada a renda bruta da nossa Empresa desde o anno de 1892, quando se inauguraram os primeiros metros de cáes, até 1908.

Ao proprio Governo mais de uma vez declaramos que amigavelmente teria todas as informações e os proprios livros; no que de modo algum consentiriamos era na entrega dos livros commerciaes, da correspondencia, do archivo da nossa Companhia a individuos dispostos a devassarem os nossos negocios alheios ao fim da concessão.

Franqueando todos os lançamentos ao honrado commissario do Governo, o nosso empenho era que as bases do accôrdo fossem consideradas, como realmente foram, á vista de dados positivos, reaes, certos.

Tinha havido favor á Empresa? A mesma Directoria o negava:

Como vêdes, Srs. accionistas, a Companhia não foi beneficiada com favores. Ao contrario, transigiu em pontos importantes, no intuito de terminar o dissidio, para o qual, aliás, não concorrera.

E' certo que, no ajuste, o Governo declarou que o capital da Empresa para todos os effeitos do contracto (reducção de tarifas, amortização e resgate) era a somma dos orçamentos approvados, mas nenhum obsequio nos fez com a declaração, porque isso estava escripto clara e expressamente em nada menos de dezoito contractos solennes entre elle e a nossa Companhia. Respeitar direito alheio não é favor, mas obrigação.

E' ainda exacto que se fixou em 40% da renda bruta a quota destinada para as despesas com a administração da Empresa e custeio de todos os serviços. Aqui, tambem, não ha beneficio. O *forfait*, tanto póde aproveitar á Companhia como ao Governo, sendo que todas as probabilidades estão do lado deste. O texto do decreto n. 7.578, que deixamos acima transcripto, bem o mostra.

O honrado Dr. Bicalho justifica brilhantemente o *quantum* daquella quota na sua exposição de 11 de Junho e a clausula II do alludido decreto n. 7.578 arrola a extensa série de serviços aos quaes ella se destina.

Entretanto, valia a pena o entendimento, em bem da harmonia que se restabelecia:

Se o Governo, nas duas principaes bases do accôrdo, nenhum favôr fez á nossa Companhia, ao contrario, a Directoria desta, autorizada pelo artigo 5°, § 1°, dos Estatutos, transigiu:

1° — Admittindo como definitivo o trafego do cáes á medida da construcção das obras, obrigando-se a prestar contas deste trafego antes da completa conclusão das obras planejadas;

2° — Considerando como renda bruta da Empresa a somma de todas as rendas, ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou accessorias;

3° — Acceitando a quota de 60% sobre a renda bruta, como representativa da renda liquida da Empresa, para a remuneração do capital empregado nas obras, renda que não póde exceder do limite maximo fixado no § 5° do artigo 1° da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.

Tudo isso, entretanto, compensava e compensou o restabelecimento da harmonia com o Governo, não só em bem do commercio e da navegação do porto de Santos, como em nosso proprio interesse.

Tudo quanto consta desse accôrdo o Governo teria obtido se, em vez de expôr a nossa Companhia á furia dos despeitados e maldizentes, começasse respeitando os nossos direitos. O que não podiamos deixar sem protesto e resistência legal eram os ataques a esses direitos.

E' bem de vêr que esse decreto não passaria sem opposição. Seria uma nova e violenta campanha. No jornalismo verberou-se, de um lado, o "patronato escandaloso" emquanto, de outro, não se deixou de louvar o "alcance indiscutivel". Assim, nos primeiros, o *Correio da Manhã* (9 de Outubro):

Não ha que occultar a pessima impressão produzida pelo decreto com que o Presidente da Republica resolveu a famosa questão das Docas de Santos. O decreto firmado pelo Sr. Nilo Peçanha, em 4 do corrente, equivale bem a um acto de humilhação do Governo diante do poder excepcionalmente discricionario de Gaffrée & Guinle, os potentados que, sobre o Estado de São Paulo, estenderam as mãos vorazes, como tentaculos de enorme e faminto polvo.

Nos segundos, a *Gazeta de Noticias* (10 de Outubro):

Nas mais ardentes campanhas contra essa Empresa tomaram parte adversarios que, depois, pouco a pouco reconheceram a injustiça da aggressão, tão grande é a força da verdade sobre os espiritos despidos de preconceitos.

O Governo passado levou a todos os extremos o seu sentimento de aggressão; mas em dado momento, — tão grande é a força da justiça, — pôz de lado o animo destruidor que o inspirava e fez de um dos mestres da nossa engenharia, por assim dizer, o arbitro entre a hostilidade que parecia não ter paradeiro e a resistencia serena, tranquillo e firme que a Empresa oppunha, numa lucta que seria absolutamente desigual se ella se não sentisse amparada pelo esteio indestructivel da consciencia de seus direitos.

O *Jornal do Commercio* (7 de Outubro):

Ficou assim terminada a campanha que o Governo passado iniciou e levou até á violencia contra os direitos claramente expressos nos contractos da Companhia Docas de Santos, querendo obrigal-a á exhibição de seus livros commerciaes, tendo o actual Governo sabido obter por accôrdo o que essa Companhia não cedeu á pressão, isto é, o inicio da época em que deverão ser contados os periodos de cinco annos em que serão revistas as taxas que, pelos contractos, só poderiam ser contados da data da terminação das obras.

Por ultimo, *A Noticia* (7 de Outubro):

Está publicado o decreto estabelecendo as bases para a prestação de contas do trafego do cáes de Santos; e assim foi posto termo á ingloria obra de perseguição feita desde os primeiros dias do Governo passado á Empresa nacional que explora aquelle importantissimo serviço.

Felizmente que assim é, porquanto manifestações de prepotencia, como as que se deram, prejudicam menos um direito atacado, e que afinal fica a salvo pela condição intrinseca da sua propria força, do que o prestigio da autoridade publica, que não se póde apoiar nem em violencias, nem em paixões, nem em caprichos.

Manda, aliás, a justiça reconhecer que o proprio Governo anterior, depois que confiou o estudo dessa questão a um dos nossos mais eminentes profissionaes, reconheceu as urzes do caminho ingrato que percorria, e deixou nesse estudo as bases de uma combinação a que jámais se opporia a grande Empresa, porque ninguem póde confundir a resistencia na defesa de direitos com a opposição *á outrance* a accôrdos que, por isso

mesmo que são accôrdos, sahem da esphera irritante das imposições indebitas e presuppõem reciproca acquiescencia (145).

No Senado, a postos Alfredo Ellis, correspondendo na Camara uma voz nova, representante tambem de São Paulo, Palmeira Ripper. Se ali o defensor foi o mesmo, Victorino Monteiro, já agora secundado desde 1908 por Severino Vieira, na Camara foi outra igualmente a palavra de defesa, Raul Fernandes, sobre cujos hombros, recahiria quasi um quarto de seculo depois, a successão de Carvalho de Mendonça Na accusação senatorial, esse fim de anno excedeu todos os anteriores, com tal violencia, que igual raramente se ouviu antes e aconteceu depois. Visando a Companhia, a campanha foi contra o Chefe da Nação (146).

Na Camara, argumento novo não houve. Ao contrario, evocou-se, por alto e em bloco, a argumentação desenvolvida no Senado pelo representante paulista (147). Laços de parentesco não valiam, mas razões de São Paulo, pelo menos da zona representada (7 de Outubro de 1909):

> O Sr. Palmeira Ripper — São Paulo protesta, — não sei se falo em nome de todos os meus companheiros de bancada, mas creio que posso dizer ao menos em nome da zona que aqui represento — protesta contra o decreto de hontem, que deu solução á questão ha quatro annos intentada na outra Casa do Congresso pelo honrado Senador Alfredo Ellis, com relação á Companhia Docas de Santos.
>
> O Sr. João de Siqueira — O Sr. Ministro da Agricultura é representante de São Paulo.
>
> O Sr. Palmeira Ripper — Já declarei que estava falando em nome da zona que represento. Ainda que esteja ligado por laços de parentesco ao illustrado Senador Alfredo Ellis, iniciador dessa campanha, o que talvez deturpe a minha acção perante os meus companheiros de bancada...
>
> O Sr. Alberto Sarmento — Não apoiado.
>
> O Sr. Palmeira Ripper — ... todavia, abstrahindo da circumstancia de ser eu genro de meu sogro, posso assegurar que pela minha voz não fala meu sogro. Fala São Paulo.

Em cinco sentenças, disse o orador, ficou evidente a obrigação da Companhia de exhibir os livros. Era uma acção preparatoria, para obrigar as Docas de Santos a declararem, em beneficio do contribuinte, o dinheiro definitivamente despendido; e não merecia protesto o acto que annulava tudo isso? Contraditando a opinião de jornaes, que citou, elevando-se contra os 40% para despesas de custeio, "negação absoluta, completa, formal daquillo que se teve em vista quando

---

(145) Ainda a *Imprensa*: "Pelo exemplo, que acaba de dar, de reconhecimento da seriedade de factos solennes, que, por mais incrivel que pareça, até ha pouco eram estranhamente desconhecidos; pelo animo desprevenido e resoluto, como se requer nos verdadeiros estadistas; pela elevação e facilidade com que resolve tão imoprtante problema, a que se emprestára feição de um caso intrincado, apresentamos parabens ao Sr. Presidente da Republica, que patenteou, mais uma vez, na firmeza deste acto, notavel alcance e significação, as suas raras qualidades de homem publico". 7 de Outubro de 1909.

(146) Falou primeiro Palmeira Ripper (ausente Alfredo Ellis em São Paulo) a 7 de Outubro. Foi desse mesmo dia a replica de Raul Fernandes. Mas o grosso da impugnação foi do Senador por São Paulo que iniciou a 1º do mesmo mez de Outubro seus ataques, só terminando a 28 de Dezembro seguinte, assim mesmo por findar a sessão legislativa e promettendo voltar á tribuna no anno seguinte (18, 19, 20, 21, 22, 29 de Outubro, 1, 5, 10, 13, 17 de Novembro; e 23 e 28 de Dezembro). Victorino Monteiro falou a 18 e 28 de Outubro, Severino Vieira a 4 e 11 de Novembro de 1909.

(147) Veio a discussão o emprestimo de 1908. Só a Sul America havia subscripto mil e cem contos. Donde este dialogo (Camara, 9 de Outubro de 1909):

"O Sr. Palmeira Ripper — Acho que o possuidor de *debentures* tem preferencia. Mas o facto é que o negocio se fez em familia, e eu mesmo desejaria que V. Ex. me apontasse outros subscriptores além da Sul America.

"O Sr. Raul Fernandes — V. Ex. está fazendo accusação e, assim, tem o dever de dar as provas. A Companhia Docas de Santos tem os seus titulos cotados com 50% de agio. As conjecturas do nobre deputado são um pouco temerarias".

se levantou aquella questão na outra Casa do Congresso", onde tudo se debatia "por patriotismo e não por interesses mesquinhos de um partidarismo politico ou regional ou de uma situação" (148), concluio:

> O Sr. Palmeira Ripper — Este decreto, que veio hontem publicado no *Diario Official* e ha de ter sua analyse minuciosa, que eu poderia fazer agora mas não quero, pois só estou fazendo agora estas considerações, porquanto aquelle representante de São Paulo não se acha no Rio de Janeiro, este decreto ha de ser descarnado, ha de ser escalpelado, minuciosamente; e oxalá, Sr. Presidente, e desejo ardentemente como republicano que, como ultima consequencia dessa analyse, já não digo anatomica, porque a anatomia trata de um facto sob o ponto de vista geral, em grosso, resalte bem nitida, bem clara, bem pura uma intenção, tal como desejo, que seja nobre e digna, porquanto o facto do Sr. Presidente da Republica expedir este decreto vem unica e exclusivamente provar o desejo de levar-nos a um bem commum.

A replica de Raul Fernandes foi curta, mas precisa. Argumentação propria, não houvera da parte contraria, tanto mais quanto a campanha, a que se referia e em que se apoiava a accusação, era anterior ao decreto (7 de Outubro):

> O Sr. Raul Fernandes — A deliberação tomada pelo Governo teve exactamente por fim dar execução a uma clausula do contracto que não estava regida por disposição regulamentar expressa; isto é, o modo de tomar as contas de receita e despesa do cáes, instituindo providencia nova, de que não cogitavam os contractos anteriores.
>
> O Governo não fez mais do que applicar áquella concessão o regime adoptado para as concessões posteriores, relativas á construcção dos demais portos da Republica.
>
> Não ha como fundamentar a censura ao acto do Governo com as increpações feitas no Senado, porque essas foram anteriores á existencia do mesmo acto, e visaram coisa substancialmente diversa.

Adiante:

> O Sr. Raul Fernandes — O Governo, em virtude de sentença do Poder Judiciario, ficou investido na faculdade de pedir a exhibição de

---

(148) Citada no debate e retrucando ao orador, a quem chammou de "inimigo por afinidade das Docas de Santos", escreveu a *Imprensa* que nem o decreto foi "a primeira infracção do programma de "paz e amor" de Nilo Peçanha, nem devia haver descontentamento "por se haver conseguido com esse decreto, resolver todas as questões que, por estarem sem solução, ha quatro annos, levam infatigavelmente aquelle representante de São Paulo á tribuna do Senado". A referencia ao parentesco fez voltar á tribuna Palmeira Ripper, para, falando em "rabos de palha" allegar que, em tempo, Alcindo Guanabara havia offerecido seus serviços contra as Docas, o que este contestou. Houve exhibição de dois telegrammas de Alfredo Ellis, um sobre grande copia de documentos que se poriam á sua disposição, outro rezando: "E verdade haver Alcindo promettido sustentar campanha contra Docas. Lembrando essa promessa posteriormente, declarou não o fazia por não ter jornal, tendo deixado nessa occasião *O Paiz*. Reiterou mais tarde promessa escrever sobre assumpto. Mudou de opinião, mas a verdade é essa..." Foi resposta da *Imprensa*: "O redactor desta folha nunca se comprometteu a fazer essa campanha de imprensa: comprometteu-se a estudar o assumpto... para se despedir do Sr. Ellis, quando S. Ex. fazia o favor de reeditar, na rua, os discursos que proferia, ou ia proferir no Senado. Quanto aos taes documentos, que o redactor desta folha lhe teria enviado, por intermedio do Sr. Ripper, confessamos que ardiamos em curiosidade de saber quaes podiam ser, desde que, em toda essa campanha, nenhum foi citado nunca, que o saibamos. O telegramma do Sr. Senador Ellis esclarece este tenebroso ponto de historia: o documento que mais impressionou a S. Ex., o documento que S. Ex. ainda possue, é a Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas! Ora, somos um seu criado! Havia de ser com provas deste jaez que Torquemada distribuia justiça..." *Imprensa*, 17 de Outubro de 1909. Alfredo Ellis diria, por sua vez, referindo-se ao redactor da *Imprensa*: "S. Ex. contesta a affirmativa que fiz, a proposito do apoio que me havia promettido nesta questão das Docas de Santos. Nada mais tenho a accrescentar, nada mais tenho a dizer senão que, prestando sempre culto á verdade, nem para salvar a propria vida eu a falsearia, eu a deturparia". Senado, 20 de Outubro de 1909.

livros. O Governo tinha o direito de pedir a exhibição de livros, mas não estava na obrigação de fazel-o, porque a exhibição de livros era um expediente, um tramite, um meio tendente a tomar contas á Companhia e o Governo resolveu adoptar uma providencia que o tornava escusado, qual a de fixar em uma quota certa sobre a renda, a importancia, o montante das despesas feitas com o custeio, regime este que, por ser mais commodo, menos vexatorio, tanto para o Governo como para a Empresa...

O Sr. Palmeira Ripper — Que ha de vexatorio para uma Empresa que recebe favores do Governo, que tem de prestar contas...

O Sr. Raul Fernandes — Attenda-me o nobre deputado.

O Sr. Palmeira Ripper — ... na exhibição de seus livros?

O Sr. Raul Fernandes — O Governo resolveu...

O Sr. Palmeira Ripper — Vexatoria é a sonegação desses livros.

O Sr. Raul Fernandes — ... adoptar um expediente mais commodo, mais efficaz e menos vexatorio, tanto para elle, como para a Empresa, qual foi o de fixar uma quota certa sobre a receita bruta, o montante das despesas feitas com o custeio da Companhia. Este regime, reconhecidamente melhor, e que menos se presta a erro ou fraude, foi justamente o adoptado pelo Governo com relação aos portos de Bahia, Rio Grande do Sul, Pará e Manaus.

Não havia no decreto coisa que não tivesse sido preparada pelo Governo anterior:

O Sr. Raul Fernandes — Não ha uma só das clausulas adoptadas pelo Governo, no recente decreto, que já não tivesse sido objecto de resolução do Governo passado.

O Sr. Palmeira Ripper — Protesto!

O Sr. Eduardo Socrates — Encontrou esboçado.

O Sr. Raul Fernandes — Engana-se o nobre deputado por Goyaz. O Governo encontrou o accôrdo preparado, os papeis estudados.

Um Sr. Deputado — O actual Governo encontrou uma proposta.

O Sr. Raul Fernandes — Não encontrou proposta, mas sim os papeis processados no Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, consignando o accôrdo que ia ser assignado com a Companhia nos termos em que o Governo fez recentemente.

O Sr. Eduardo Socrates — Era um esboço.

O Sr. Raul Fernandes — Não senhor, eram as clausulas definitivas, assentadas entre o Governo e a parte interessada, faltando apenas a assignatura, quando se deu o fallecimento do Sr. Affonso Penna. Quero dizer que o Governo actual não fez mais do que dar corpo, tornar realidade pratica, tornar efficiente uma medida administrativa, que já estava elaborada e quasi ultimada pelo Governo passado.

CAPITULO XLV

RENDA BRUTA E BALANÇO

Com effeito, o accôrdo, em suas bases essenciaes, havia sido iniciado sob o Governo anterior; o que não queria dizer que o então no poder se cobrisse com isso, para ter a responsabilidade dividida.

Bastava, para certeza, a leitura da communicação que ao então Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, dirigiu seu principal consultor technico (11 de Junho de 1909):

Em cumprimento das ordens de V. Ex., e no intuito de facilitar a tomada de contas do trafego da Empresa Docas de Santos, tive varias conferencias com o Sr. Candido Gaffrée, presidente daquella Empresa, e, após muita discussão, cheguei com elle a accôrdo sobre as disposições que, como parte integrante de seus contractos, convém que sejam estabeelcidas para aquelle objectivo.

Com effeito, é este um dos pontos em que são deficientes os contractos da referida Empresa, que não estipulam a fórma da prestação de contas de trafego, para os effeitos da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, e dahi se tem originado as conhecidas difficuldades e questões entre o Governo e aquella Empresa, obrigando ambas as partes e recorrerem ao poder judiciario.

De facto, a receita annual da mesma Empresa póde ser bem conhecida e fiscalizada pelo Governo; mas não succede o mesmo quanto á despesa, que póde ser livremente feita pela mesma, sem restricções definidas.

Ainda:

Nesses termos, para determinação da renda liquida, que tem um limite maximo para remuneração do capital, fixado pela lei de 1869, se tornava indispensavel não só o exame dos livros da Empresa, o que, commercialmente, não é conveniente, como, tambem, o exame e a justificação das verbas de despesas, com todas as questões que de tal se originariam, quanto á classificação de algumas despesas nas contas de capital ou de custeio.

Isto representaria, sem duvida, uma causa perenne de contestações e de protelações para a liquidação de cada tomada de contas, pelos recursos de que ambas as partes poderiam lançar mão.

Nas concessões de Belém, Bahia e Rio Grande do Sul, acha-se obviado este embaraço, pela fixação de uma porcentagem da renda bruta para as despesas do custeio, que dispensa a verificação do que, effectivamente, tenha sido gasto em cada anno pelas respectivas companhias.

Esta providencia equivale a uma especie de ajuste *a forfait* para o custeio dos portos, de que não podem resultar prejuizos reaes para as mesmas companhias, pois que só tem interesse para a reducção das taxas, quando a remuneração do capital exceda de 12%, que é um limite bastante elevado.

Assim estabelecido o principio geral, deduziam-se as consequencias:

Parece, pois, conveniente que se proceda pela mesma forma em relação ás Docas de Santos, e foi isso que combinei com o seu illustre Presidente e ora sujeito á approvação de V. Ex.

As clausulas que traduzem semelhante accôrdo e que carecerão de ser estabelecidas por um decreto, são as seguintes:

a) Será considerada renda bruta da Empresa a somma de todas as rendas ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou accessorias, que forem por ella recolhidas.

b) Será considerada despesa da Empresa a somma de todas as despesas com a sua administração e custeio de todos os serviços, comprehendendo: a conservação e reperação de todas as obras, apparelhos, machinismos, material fixo, rodante e fluctuante; a dragagem do porto, nos termos do decreto n. 2.411, de 25 de Dezembro de 1896; a illuminação da faixa do cáes, dos armazens, edificios e das ruas de transito publico, abertas em terrenos da mesma Empresa; a conservação dos calçamentos dessas ruas; o supprimento de agua aos navios; a conservação e custeio das obras e serviços para a producção e uso da energia electrica, e quaesquer outras despesas ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou accessorias, inclusive a contribuição para as despesas de fiscalização do contracto por parte do Governo.

Por fim:

c) Fica fixada a quota de 40% da renda bruta, definida na clausula *a*, para as despesas especificadas na clausula *b* e a quota de 60% da mesma renda bruta, para a remuneração do capital empregado pela mesma, até o limite maximo marcado no § 5° do artigo 2° do decreto n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.

d) As despesas com obras novas, que forem autorizadas pelo Governo, serão incorporadas ao capital da Empresa, e bem assim as de reconstrucções ou de consolidação quando a juizo do Governo, não sejam motivadas por defeitos da construcção primitiva ou por falta de conservação.

Este capital terá direito a remuneração em cada semestre, á proporção que for sendo effectivamente empregado em obras realizadas no semestre, comprovadas pela Empresa e acceitas pela commissão de tomada de contas por parte do Governo as respectivas despesas, de accôrdo com os orçamentos approvados e os preços de unidade nelles estabelecidos.

Penso tambem que seria acertado declarar-se em uma clausula final qual o capital reconhecido pelo Governo até esta data, de conformidade com o que fôr acceito pela commissão de tomada de contas, actualmente em exercicio, e bem assim a data para a terminação das obras, o que, aliás, não será mais do que a consolidação do que se acha parcialmente approvado por dezeito decretos distintos.

Nada mais claro. O consultor technico, entretanto, precisou mais seu pensamento:

As porcentagens de renda bruta fixadas para as despesas de custeio dos portos acima mencionados são as seguintes:

Para Belém	35%
Para Bahia	30%
Para Rio Grande do Sul	40%

As despesas de custeio para Belém comprehendem a conservação, illuminação e melhoria do canal de accesso entre o Mosqueiro e o porto.

As do Rio Grande do Sul comprehendem a conservação das obras da barra e do canal do Norte.

As de Santos comprehendem a dragagem minima de um milhão de metros cubicos por anno para o alargamento e aprofundamento do porto e do canal de accesso, a conservação dos calçamentos das ruas abertas em terrenos da Empresa para transito publico e illuminação dessas ruas.

Considero estes onus superiores aos de Belém e do Rio Grande do Sul, mas supportaveis para Santos, pela importancia commercial desse porto.

A clausula final era a seguinte:

e) O capital da Empresa é a somma dos orçamentos approvados até esta data, na importancia de 102.205:344$397, que estiveram representados pelas respectivas obras, de conformidade com os projectos e tabelas de preços a que se referem os mencionados orçamentos, e a elle

será aditado o valor de outras obras que forem executadas até o dia 7 de Novembro de 1912, de conformidade com os planos, orçamentos e preços de unidade que forem approvados pelo Governo até essa data.

O custo do dique será incorporado a esse capital até o dia 7 de Novembro de 1914, fim do prazo marcado para sua construcção.

A esse parecer deu o Ministro da Viação o seguinte despacho:

Concordo em principio com o parecer do Director Technico das Obras do Porto do Rio de Janeiro. *M. Calmon*, 17-6-909.

Concordar em principio, seria aqui, como dizia Bismarck, recusar de facto? Não o parecia, nem nada indicava esse desfecho, por parte do Governo de então. Administração a findar, preferia talvez deixar ao seu successor, depois de tão

alta campanha, a liquidação desse caso difficil. O facto é que, atacado violentamente pelo accôrdo, o Governo Nilo Peçanha assumiu inteira responsabilidade na sua realização, não sem deixar por escripto que vinham as coisas, sem duvida, de traz.

Não havia vencedores, nem vencidos. Prevalecera o bom senso, que ninguem, sem injustiça, podia contestar. Mas estava escripto que tudo, na vida da Empresa, tinha sido e seria tormentoso. Assim, a impugnação de Alfredo Ellis, no ultimo quartel de 1909, foi vehemente, ainda que singular (149). Coube responder-lhe Victorino Monteiro, o qual, tendo protestado não mais vir á tribuna, a ella subiu depois, tal a volencia do ataque; e tambem, de preferencia no aspecto juridico, Severino Vieira.

Allegou o representante paulista haver tudo ensaiado para impedir a assignatura do decreto. Teria procurado, para isso, ao Ministro da Viação, levando-lhe seus discursos contra a Empresa; e solicitado de Francisco Sá a intervenção junto ao Presidente da Republica, por quem foi ouvido em vão, directamente depois (150). Perguntou-lhe Nilo Peçanha se queria fizesse recolher Candido Gaffrée á cadeia (20 de Outubro):

> Perguntou-me então S. Ex. se eu queria que elle mandasse prender o Sr. Gaffrée. Respondi que S. Ex. não precisava me conhecer, como me conhece, para ficar dispensado de formular semelhante pergunta, porquanto nunca, absolutamente nunca tive o intuito de offender a quem quer que fosse, muito menos metter na cadeia um empresario que havia concorrido, não ha duvida, para um grande melhoramento do meu Estado.
>
> Accrescentei que o que queria era evitar o abuso; o que eu exigia era o cumprimento da lei, e o fazia em nome do Estado de São Paulo. Ponderei a S. Ex. que, em tal conjuntura, o Presidente da Republica nada mais tinha a fazer senão cingir-se ás disposições judiciaes e mandar cumprir a ordem do Supremo Tribunal, exigindo que a commissão de contas fizesse o seu trabalho, examinasse os livros da Empresa para se ficar sabendo, positiva e terminantemente, qual a somma effectivamente empregada na construcção do cáes de Santos.

A sentença do Supremo Tribunal Federal não era obrigatoria para a União; armava-a apenas com a faculdade de execução; tanto que não foi executada. Para o representante de São Paulo, porém, a questão não offerecia duvida:

> O Sr. Alfredo Ellis — Proposta a acção, o Poder Publico não podia desistir mais.
>
> Fica collocado, nesta emergencia, nas condições de um juiz de orphãos que não póde transigir, não póde dispôr de bens pertencentes a orphãos e entregal-os a um usurpador, nem antes e muito menos depois da sentença final.
>
> Não ha mais, para a Empresa Docas de Santos, recurso judiciario neste paiz.

---

(149) "Outra questão que determinou censuras ao Governo foi o accordo que fez com as Docas de Santos. Essas foram censuras limitadas quasi que exclusivamente a um illustre Senador por São Paulo, ha muito annos empenhado na campanha contra essa benemerita Empresa nacional. Por isso, porém, que foram singulares, foram, são ainda veementes". Alcindo Guanabara, Camara 28 de Novembro de 1909.

(150) "Procurei, eu proprio, o Sr. Ministro da Viação, S. Ex. pediu-me, interessado, como se revelou para apurar a verdade, exemplares dos discursos dos pobres discursos que tenho pronunciado nesta casa sobre este assumpto. Immediatamente fui ao encontro do desejo de S. Ex., lançando na primeira pagina uma dedicatoria que corresponde á admiração que sempre tributei a S. Ex.

"Pois bem, Sr. Presidente, fiz mais; pedi ao meu honrado e nobre amigo, companheiro de bancada, o Sr. General Glycerio, que grande responsabilidade tem nesta questão, porque foi justamente quem sobre os meus hombros lançou a pesada carga, pedi a S. Ex. que se dirigisse ao Sr. Presidente da Republica e S. Ex. o fez com a dedicação de Paulista e com o coração de brasileiro. Alfredo Ellis, Senado, 20 de Outubro de 1909.

Pois bem; o Governo, triumphante, supremo depositario dos bens nacionaes, prevaricou, porque mandou dar á Empresa Docas de Santos mais do que ella pretendia. Capitulou depois de ganhar a batalha!

O Sr. Antonio Azeredo — Mas não prevaricou.

O Sr. Severino Vieira — Não houve prevaricação. S. Ex. sabe que a sentença mandava submetter a Empresa a uma diligencia, a um simples processo preparatorio, não conferindo nenhum direito sobre a questão.

De modo que, desattendido no seu appelo, não hesitou em retomar a tribuna:

O Sr. Alfredo Ellis — Não posso, Sr. Presidente, diante do acto do Sr. Presidente da Republica, do dia 4 do corrente, a proposito da questão das Docas de Santos, deixar de vir á tribuna para iniciar nova campanha.

Seria, de facto, muito mais commodo para o humilde orador deixar de o fazer; seria muito mais agradavel, talvez, abandonar o campo desde que o Sr. Presidente da Republica, com uma parcialidade estranha, collocou o seu poderio ao lado dos empresarios das Docas de Santos.

Não fosse, porém, a justiça da causa que defendo nesta Casa ha quatro annos; não fosse a convicção intima que me empolga, talvez o desanimo me avassalasse as energias e eu, despindo a armadura de combatente, envergaria a tunica de fakir amodorrado, deixaria passar essa onda de lama que ameaça inundar a Republica, esperaria que viesse um governo mais honesto, que fizesse a justiça pela qual tanto anseia aquelle povo de São Paulo, escorchado, esmagado, triturado ha dezesete annos por uma Empresa implacavel e impiedosa.

Sua campanha teve então por fim provar que o decreto do Poder Executivo só fôra approvado em principio pelo Governo anterior; que, para sua execução, não se tinha ouvido o Estado de São Paulo; que eram novas as clausulas V e VI, relativas ao capital como somma dos anteriores e á apresentação de balancete, em vez da tomada formal de contas; e que, por ultimo, não se tratava senão de um favor sem igual, fructo dos tempos. Não faltavam as imagens anteriores, a emphase das comparações historicas, como aquelles 25 combatentes da guerra francoprussiana (151) ou a pesca do coral na ilha de Ceylão (152). A linguagem não teve meias palavras. Na expressão della, o decreto n. 7.578 (153) não era mais que "um pedaço de gangrena que sahiu da postema do Palacio do Cattete":

---

(151) "Esses 25 heroes escreveram nessa herdade a epopia da defesa de Bazeilles. Isolados, compiletamente isolados sobre aquelle pequno reducto, e quando já mais de metade havia cahido, os sobreviventes tiravam das patronas dos mortos os ultimos cartuchos; e quando, afinal o ultimo tiro foi disparado, aquella casa foi transformada em monte de escombros pelas bombas que estouravam, sendo os 25 heroes nella sepultados. Não houve capitulação! Os representantes de São Paulo não capitularão tambem nesta questão!" Alfredo Ellis, 18 de Outubro de 1909.

(152) "Se perscrutarmos as enseadas umbrosas da ilha de Ceilão, onde se faz a pescaria de perolas e de coraes, que se vê?Dois pobres malaios, tão inferiores na escala etnica da raça humana, entretanto, irmanados por um principio, arriscam a vida. Um desce ás profundezas do Oceano, outro fica velando contra o perigo das surpresas do Aquilão, que, subito, costuma apparecer naquellas regiões, fulminante e mortifero, aniquilador.

"O que desce leva consigo apenas a confiança que deposita no que, velando, em cima, guarda a barca, e vigilante, lhe garante a vida, fornecendo-lhe o ar, o oxigenio, no modesto e primitivo escafandro, para que a asphixia não o fulmine nas profundezas em que vae trabalhar"

"Emquanto um moureja com risco de vida, no fundo tenebroso do mar, arrancando das rochas maritimas a riqueza que é o coral, que são as ostras perliferas, o outro, o companheiro, vela. Um é o povo, o outro o Governo!" Alfredo Ellis, Senado, 21 de Outubro de 1909.

(153) "O Sr. Alfredo Ellis — E a proposito, Sr. Presidente, devo dizer que ao medico incumbe a defesa da vida do doente, mas nem sempre, por mais sciencia que tenha, por mais criterio, por melhor que seja o seu preparo, consegue triumphar da morte. Uma obrigação imperiosa tem elle, entretanto: morto o doente, é obrigado a desinfetal-o.

Eduardo P. Guinle

Parece que o povo brasileiro vae perdendo a ossificação da espinha dorsal e que vamos ficar reduzidos a um povo de invertebrados.

Se não fosse assim, o honrado Sr. Presidente da Republica não teria coragem de lançar sua assignatura neste documento, sem ouvir um só representante de São Paulo. Decidiu-se deste modo a sorte daquelle povo, entre quatro paredes.

Entre os 25 representantes de São Paulo, nenhum foi ouvido, porque nenhum daria o seu assentimento a que se chumbasse por toda a eternidade a calceta ao pé do povo paulista, como se fôra um galé, tendo, aliás, concorrido sempre com o seu suor, com o seu sangue e com o seu esforço para o engrandecimento da nação.

Adiante:

O Sr. Presidente da Republica, ainda não ha muito tempo, presidiu os nossos trabalhos e ouviu desta tribuna as mais terminantes accusações contra esta Empresa e conhecia, portanto, a profundidade do golpe que nos ia ferir mortalmente.

Que caso fez o Sr. Presidente da Republica da representação de São Paulo? Que caso fez S. Ex. do Senado da Republica e da outra Casa do Congresso? Supporá S. Ex. por acaso, que isto aqui é uma cavallariça e que S. Ex. é o unico palafreneiro?

Que vinha o accôrdo do Governo anterior, bastava, como prova, o parecer Bicalho. Como, então, se collocou Alfredo Ellis? Negando, em geral, essa filiação para, em particular, combatel-a na que se referia ás mencionadas clausulas V e VI do decreto n. 7.578:

O Sr. Alfredo Ellis — Aparteado sobre a responsabilidade que cabia ao Governo passado, não no intuito de defender quem quer que seja — porque nenhum amigo, ninguem ha que possa impedir-me na minha critica sincera, no sentido, porém, de fazer triumphar a verdade — telegraphei ao ex-Ministro da Viação, perguntando se havia sido elle o autor da malsinada proposta.

Acabo, Sr. Presidente, neste momento, de receber a resposta. Vou lêl-a: "Senador Alfredo Ellis — Não fui autor proposta accôrdo Docas; concordei principio parecer Bicalho, porém, não termos decreto. Saudações. — *Miguel Calmon*".

O Sr. Antonio Azeredo — Os termos de decreto estão inteiramente de accôrdo com o parecer do Dr. Bicalho.

O Sr. Severino Vieira — Com o principio.

O Sr. Alfredo Ellis — Vou lá. Qual é o principio?

E', Sr. Presidente, justamente o principio pelo qual me venho batendo, não desde 1906, desta cadeira, mas desde a Camara dos Deputados. O principio é o seguinte: a obrigação inilludivel que tem o Governo de fiscalizar esta grande empresa e outras empresas, que, por lei, não podem retirar mais de 12% para dividendos dos seus capitaes.

A este respeito, leu Victorino Monteiro, na tribuna, uma carta explicativa de Francisco Sá. Dizia, na sua parte essencial, esse documento destinado ao Senado (25 de Outubro):

Muito agradecido te serei se te prevaleceres do ensejo para deixar bem accentuado que a responsabilidade daquelle acto pertence inteira ao actual Governo, que não tem que se abrigar á sombra da resolução porventura tomada pelo Governo que lhe precedeu. E' certo que este

---

"E é o que eu farei, porque, para mim, este decreto representa um pedaço de gangrena que sahio da postema do Palacio do Cattete.

"O Sr. Victorino Monteiro — Sahio do Governo passado; resta saber quem é o defunto" Senado, 18 de Outubro de 1909.

pensava em pôr termo á situação de conflictos em que se encontrava com a Companhia Docas de Santos; e para isso ordenára ao Engenheiro Francisco Bicalho, Director Technico do porto do Rio de Janeiro, que se entendesse com o Gerente daquella Companhia e com este accordasse o meio de chegar áquelle resultado, regulando-se de vez a tomada de contas da mesma Empresa.

Assentadas, porém, e redigidas as clausulas do accôrdo, o Ministro da Industria então não se decidiu a pôl-o em pratica. Julgava, necessario o accôrdo, mas faltou-lhe a resolução.

O Governo actual, porém, de accôrdo com as regras de administração que tem adoptado, entendeu que o assumpto devia ser resolvido; que as questões não são postas senão para terem solução, que a approvação "em principio" de um accôrdo, resultado de uma deliberação conjuncta das partes interessadas, outra coisa não é senão um adiamento, uma hesitação incompativel com a firmeza que deve caracterizar a vontade de quem governa.

E como do cuidadoso exame de todos os antecedentes do assumpto chegou á convicção de que a fórma das bases elaboradas pelo Sr. Dr. Bicalho, de accôrdo com o Gerente das Docas de Santos, vinha dar um desenlace definitivo a uma situação de attrictos, discussões e litigios, prejudicial á ordem do serviço, á respeitabilidade do Governo e ao esforço fecundo da iniciativa particular, approvou o accôrdo lisamente, francamente, integralmente, reduzindo-o a decreto e a contracto.

As clausulas neste fixadas permittem conhecer, de modo immediato e preciso, a renda e a despesa da Companhia, facilitando a execução dos contractos anteriores e a verificação dos elementos sobre que tem de basear-se a reducção das taxas.

O Governo assume, portanto, a responsabilidade inteira do seu acto. E della se desvanece, por estar certo de ter bem servido á causa publica.

Procedia a allegação de não ter sido ouvido São Paulo? Ainda uma vez era anomala a posição do Estado. Tinha Ministro da Agricultura no Governo Federal, e, todavia, falava Alfredo Ellis pelo mesmo Estado, duvidando que Candido Rodrigues conhecesse o alcance do decreto (154); apoiado, de passagem, na Camara, por Galeão Carvalhal, *leader* da bancada ali, para quem a questão não era politica (155). Jornal de orientação systematicamente contraria, estranhou a situa-

---

(154) "Se S. Ex., porém, conhecesse o alcance desse decreto — faço a justiça que S. Ex. merece — absolutamente não poderia ter dado assentimento ao escandaloso acto de 4 de Outubro, profundamente lesivo, como é, ao Estado de São Paulo, clamorosamente lesivo, como é aos interesses nacionaes.

"E, Sr. Presidente, digo isto e affirmo sem ter ouvido o nobre Ministro da Agricultura, porque S. Ex. não póde estar em desaccordo consigo mesmo. Foi S. Ex. quem enviou ao Governo passado um pedido do illustre e integro Presidente de São Paulo para a concessão de um caes em Santos; foi justamente o Sr. Candido Rodrigues quem entendeu que era preciso obter do Governo da União uma concessão no sentido de libertar, de afrouxar um pouco a golilha de ferro que nos prende". Alfredo Ellis, Senado, 31 de Outubro de 1909.

(155) "Sr. Presidente, aproveitando a opportunidade de nos achar na tribuna, affirmamos que a representação de São Paulo na Camara dos Deputados está perfeitamente identificada com a attitude do illustre Senador Sr. Alfredo Ellis, que, no Senado da Republica, com tenacidade louvavel, com patriotismo, com amor á terra paulista, tem advogado os grandes e elevados interesses que estão presos, naquella zona do nosso territorio brasileiro, á Companhia Docas de Santos.

"Não se trata de uma questão politica, mas, sim, de questão de alta administração, na qual é licito ao Congresso, e sobretudo a nós outros que representamos o Estado de São Paulo, intervir, promovendo seu debate, seu conveniente estudo para tirarmos as consequencias necessarias do novo decreto de 4 de Outubro do corrente anno, que significa um accordo feito pelo Governo com a Companhia Docas de Santos, tendo este abandonado o terreno judiciario em que a questão tinha sido posta, sem dar motivos justificaveis, que possam explicar a procedencia do novo decreto". Galeão Carvalhal, Camara, 24 de Outubro de 1909.

ção, que escolha recente ainda menos explicava (*Correio da Manhã*, 28 de Outubro de 1909):

> Já é um tanto esquisito que o Sr. Candido Rodrigues deixasse, sem protesto, consumar-se o escandaloso attentado contra os interesses de São Paulo, sacrificados ás attenções e complacencias do Sr. Nilo á opulenta Empresa dos Srs. Gaffrée & Guinle. Agora o Sr. Albuquerque Lins, quando é ainda tão recente o golpe desfechado contra São Paulo, em beneficio daquelles multimillionarios, vae e nomeia advogado do Estado o Sr. Carvalho de Mendonça, o guia espiritual das Docas de Santos, o principal instigador da lucta travada contra o Governo Federal pelo monstruoso cephalopode, em cujos tentaculos se estorcem as classes productoras de São Paulo.

Este trecho de dialogo era illustrativo (Senado, 29 de outubro):

> O Sr. Alfredo Ellis — Sendo o Sr. Candido Rodrigues, Ministro de uma pasta technica, naturalmente não se podia oppôr, protestando contra um acto praticado por um Ministro de outra pasta.
>
> O Sr. Francisco Glycerio — A responsabilidade é do Sr. Presidente da Republica e do Ministro da Viação. O Dr. Candido Rodrigues nada tinha a dizer sobre o caso.

Victorino Monteiro não deixou de esclarecer, referindo-se expressamente ao Ministro da Agricultura (28 de outubro):

> Mas, de preferencia — dirá o Senado e dirá muito bem, — devia ser ouvido, por gentileza, embora não se tratasse de assumpto da sua pasta, o honrado Sr. Ministro da Agricultura.
>
> Posso affirmar que o honrado Sr. Presidente da Republica e o illustre Sr. Ministro da Viação assim procederam, tratando-se de interesses do Estado de São Paulo, do qual S. Ex. é representante directo perante o Poder Executivo da Republica, e S. Ex. achou o accôrdo magnifico, achou que elle se baseava no interesse publico e que, de modo nenhum, feria os interesses do nobre, do grande, do elevado Estado de São Paulo.
>
> Queria, porventura, o honrado Senador ser de preferencia ouvido pelo Sr. Presidente da Republica, S. Ex. que com tanta paixão tem tratado deste assumpto? Porque então S. Ex., que o aggrediu com armas oxydadas, que poderiam infeccionar-lhe o organismo, não se voltou contra o seu patricio, contra o representante directo de seu Estado?

Com Ministro seu no seio do Governo Federal, não era possivel que o decreto, por este assignado, se fizesse sem sciencia de São Paulo. Feria acaso elle o combinado anteriormente? A negativa estava expressa no proprio parecer Bicalho. Mas a opposição, já estribada tambem em motivos politicos, não se deu por satisfeita. Assim, quanto ás porcentagens de 40 e 60, fixadas para a renda bruta e liquida. A Companhia, no seu memorial, havia pedido 50% para aquella; e o tempo ia dar-lhe razão. Falou Alfredo Ellis:

> O Sr. Alfredo Ellis — Declaro agora que até neste ponto a parcialidade do Sr. Presidente da Republica se manifestou ás escancaras, desabusadamente. O porto da Bahia tem 30% para custeio; o do Pará 35% e as Docas de Santos 40%.
>
> O Sr. Severino Vieira — E o porto do Rio Grande do Sul quanto tem?
>
> O Sr. Alfredo Ellis — Lá não ha porto ainda.
>
> O Sr. Severino Vieira — E' o que acontece em relação á Bahia.
>
> O Sr. Alfredo Ellis — Em relação a esta distribuição de porcentagens para custeio, o Sr. Presidente da Republica revelou desidio ou abandono no cumprimento de seus deveres.
>
> O Sr. Severino Vieira — Não apoiado.

O Sr. Alfredo Ellis — Vou demonstrar que se cortou largo ou a olho, ou então attendeu-se sómente á solicitação dos empresarios. Com esses senhores o Governo não discute: cumpre ordens.

Adiante:

O Sr. Alfredo Ellis — Apanhei os dados de 27 annos para tirar o coefficiente do custeio da Paulista durante tão largo prazo. Pois bem; a média que encontrei foi de 39,73%, menos, portanto, que os 40% que haviam sido folgadamente dados á Empresa das Docas, que tem o seu custeio limitado a uma pequena faixa de cáes.

Fui tambem examinar o coefficiente do trafego da São Paulo Railway, da poderosa, da riquissima estrada de ferro ingleza, uma das mais ricas e das mais poderosas do mundo.

O Sr. Severino Vieira — Em condições especialissimas.

O Sr. Alfredo Ellis — Se a Estrada de Ferro Paulista é uma estrada de penetração, a São Paulo Railway, não o sendo, tem, como o Senado sabe, e como muitos dos Srs. Senadores conhecem, uma despesa pesadissima de custeio, porque tem de vencer a Serra do Mar.

O Sr. Severino Vieira — E' a convergente de todas as estradas de São Paulo.

O Sr. Alfredo Ellis — Pois bem, Sr. Presidente, o coefficiente do trafego da São Paulo Railway, correspondente a 32 annos, é de 37,65%. De fórma que estas duas estradas de ferro têm menos de 40% de sua renda bruta destinada a fazer face ao seu custeio.

Respondeu Victorino Monteiro:

Sr. Presidente, os 40%, conforme foi proposto no accôrdo firmado pelo Dr. Francisco Bicalho, profissional competentissimo, para as Docas de Santos, são os mesmos 40% que tem o porto do Rio Grande do Sul, e elle mesmo, examinando esta taxa ou esta porcentagem, declarou no parecer, que acabo de lêr, que a considerava ainda mais pesada para o porto de Santos do que para o do Rio Grande do Sul, mas que julgava que aquelle a poderia supportar, por motivo da importancia commercial da praça.

Como vem, pois, o honrado Senador aggredir, de modo tão insólito e revoltante, o Governo da Republica porque praticou um acto de justiça e equidade? Onde o favoritismo? Onde o patronato? Onde o escandalo? Porventura ás condições do porto de Santos eram menos onerosas do que as do Rio Grande do Sul, quando este é apenas obrigado á conservação das obras do canal do norte, e aquelle, além de obrigado á conservação de uma extensão muito maior de cáes, tem obrigação de abrir ruas, de tratar do seu calçamento e da sua illuminação, afim de facilitar o transito publico, de dragar um milhão de metros cubicos annuaes?

Adiante:

Sobre a questão do 40%, para o custeio do cáes, julgada excessiva pelo honrado Senador, S. Ex. não respondeu á interpellação que lhe foi feita pelo honrado Senador pela Bahia, quando lhe perguntou qual era a quota do Rio Grande do Sul. S. Ex. lançou mão de uma tangente, dizendo que não era porto; não respondeu, portanto, á pergunta formal, clara e precisa, quando é sabido que o Rio Grande tem os 40% estabelecidos pelo Governo passado, quota que, como já affirmei, não representa os mesmos onus a que está sujeita a mesma quota de 40% concedida ás Docas. S. Ex. achou excessiva esta quota, mas não achou excessiva a do Rio Grande do Sul, não achou excessiva a do Pará, não achou excessiva a da Bahia.

Preciso ainda fazer uma declaração ao Senado para a qual estou devidamente autorizado. Para fixar a porcentagem já mencionada o Sr. Dr. Bicalho examinou todos os documentos da Empresa, mesmo os de caracter mais intimo e reservado. Nada lhe foi occultado, de modo que teve elle todos os elementos para firmar a sua convicção exarada

nas clausulas do accôrdo que formulou, por ordem do ex-Ministro Calmon.

Ainda:

O honrado Senador por São Paulo, para impressionar o Senado, chegou mesmo a figurar uma comparação inacceitavel entre o custeio de estradas de ferro e o da Empresa Docas de Santos.

S. Ex. affirmou aqui que a Companhia São Paulo Railway, que aliás é uma companhia de administração modelar, primando sobretudo pela rigorosa economia, despendia com o seu custeio quasi tanto quanto as Docas de Santos, pois que o seu custeio consome 37 por cento.

Peço venia ao Senado para affirmar que S. Ex. se enganou e, implicitamente, para contestar sua affirmação.

Infelizmente não tenho dados sobre a Companhia Paulista; mas pelas notas que possuo sobre a São Paulo Railway, facil é ao Senado aquilatar da veracidade das informações que S. Ex. trouxe ao Senado.

A quota do custeio, Sr. Presidente, da São Paulo Railway, é muito superior, como provo com os dados a cuja leitura vou proceder:

Ministerio da Industria e Viação — *Tarifas Moveis*: Central — 96,31; Oeste de Minas — 96,45; Paraná — 90,20; Viação Ferrea Rio Grande do Sul — 63,22; Leopoldina — 75,48 a 34,8,79; São Paulo Railway — 48,64; Sorocabana — 69,35; Mogyana — 69,00; São Paulo Rio Grande — 135,97; Quarahy Itaquy — 99,22.

Quanto ás clausulas VI e VII (capital e balancete), se aquella era explicita, esta não havia duvida que se redigiu depois, mas deduzida toda do espirito do parecer Bicalho, á semelhança de outros portos. Confundindo o balancete social da Empreza, com o balancete para a fixação da renda bruta, orou Alfredo Ellis:

Assim, Sr. Presidente, não era de estranhar, não merecia censura que, ao passo que o Codigo Commercial e a lei das Sociedades Anonymas mandam levantar balanço, tivesse o Governo se contentado com um mero balancete?

E se o Codigo Commercial e a lei das Sociedades Anonymas já mandam, como reconhece S. Ex., que a Companhia levante balanço, porque é que o Governo mandou que ella levantasse tambem um balancete?

Adiante:

Disse e repito que esse poder era superior ao Poder Legislativo, que havia feito a lei; ao Poder Judiciario, que havia sustentado e mantido a lei.

Agora resta-me affirmar que é superior tambem ao Poder Executivo, porque o Poder Executivo, abrindo mão de todos os seus direitos e obrigações, dá-se por satisfeito se a Empresa lhe mandar no mez de Março um balancete das quantias arrecadadas e dos serviços feitos no anno anterior. E' caso de se dizer que este decreto não é um acto official, é um epitaphio; ou então que S. Ex. o Sr. Presidente da Republica foi de uma crueldade inaudita: exigir balancete da Companhia Docas de Santos!

Realmente é uma iniquidade, é uma crueldade extraordinaria! Sua Excellencia o Sr. Presidente da Republica devia ficar satisfeito com um recado, com um boletim, com um memorandum da Empresa, dizendo que a arrecadação foi de tanto e que não tinha que lhe dar mais satisfações.

Mas era facil desfazer o equivoco:

O Sr. Victorino Monteiro — O balancete a que se refere este acto e que a Companhia está obrigada a apresentar em Março de cada anno é o da renda bruta do anno anterior.

Não é esse o balanço annual do activo e passivo que o nosso Codigo Commercial e a lei das sociedades anonymas mandam a Directoria organizar e apresentar á assembléa geral dos accionistas.

Nem o decreto de 4 de Outubro, como aqui foi dito, revogou a lei das sociedades anonymas, quando determinou que a Companhia ficava obrigada a apresentar esse balancete.

O Governo nada tem com o balanço annual da sociedade anonyma; é um documento que pertence a esta sociedade nas suas relações com os accionistas, que o approvam ou não.

Mais:

O balancete a que se refere o decreto de 4 de Outubro, que é o da renda bruta da Empresa do Cáes, é apresentado ao Governo para que este conheça o *quantum* dessa renda, e, tambem conhecido o capital da Empresa, facilimo é ter sob suas vistas a sua renda liquida, applicando as porcentagens a que se refere aquelle decreto, e assim exigir incontinente a reducção de tarifas, se esta renda liquida fôr superior a 12 % do capital de construcção.

Balancete quer dizer balanço parcial, providencia juridica do maior alcance, e eu não comprehendo, Sr. Presidente, como um espirito culto como o do nobre Senador possa comparal-o a um "recado", a um "bilhete", a um "memorandum", a um "boletim". Confusão de tal natureza por parte de um espirito culto como o de S. Ex., é irrisoria.

Mas, tudo se poderia ter conciliado afinal. Eram até acceitaveis em globo as bases do parecer Bicalho:

O Sr. Alfredo Ellis — Não ha duvida, Sr. Presidente, que as bases elaboradas pelo Dr. Bicalho, por ordem do Dr. Calmon, são acceitaveis, salvo quanto á porcentagem para as despesas de custeio, e não é propriamente contra ellas que eu tenho clamado e continuarei a clamar, porém, contra as clausulas V e VI desse decreto, as quaes não constavam absolutamente do parecer acceito pelo Dr. Calmon, mas que tambem o illustre Ministro procura fazer crêr que ahi se acham incluidas, dizendo que o Governo approvou o accôrdo integralmente.

Para, no mesmo dia, retomar a offensiva, tambem em globo:

O Sr. Alfredo Ellis — Temos, pela Constituição, tres poderes: o Executivo, o Legislativo e o Judiciario. O legislador constituinte, porém, Sr. Presidente, esqueceu-se de incluir outro poder superior a esses tres, poder omniciente, empolgante, illimitado, tremendo, — a Directoria das Docas de Santos! Perante este poder todos os outros poderes ficam rebaixados, annullados, supprimidos.

CAPITULO XLVI

POLITICA E CÁES

Então, como nos annos anteriores, voltaram á tribuna do Senado, apesar de anteriormente desfeitas ou explicadas, aquellas mesmas impugnações surgidas desde 1894: augmento do capital inicial; somma dos outros como parte do definitivo até então acceito; capatazias; monopolio do porto; construcção de um novo cáes para contrapeso ao existente, etc.

Com relação ao primeiro, a Empresa, na voz accusadora, pedira, obtivera e fizera executar o augmento, como parte e autoridade ao mesmo tempo. Já o vimos atraz. Explicou Serzedello Correia, que referendou o decreto, como trabalhava, nas suas conferencias, com seus assistentes sempre em torno pois "tinha o cos-

tume de proceder a descoberto e na presença dos auxiliares". E a isso oppunha-se a concessão clandestina de um favor, mais ainda, a collocação subrepticia de um decreto "entre os demais papeis que podiam e deviam ser lisamente assignados". Teria Osorio de Almeida occasião de contestar a accusação depois, ao levantar-se de novo no Senado, em 1914. Foi a esse ponto que se referiu então Severino Vieira. Factos tão graves teriam tido o silencio da bancada paulista? O proprio Alfredo Ellis falára, mas, como é de lembrar-se, em defesa das obras, a proposito dos operarios do Norte (11 de Novembro de 1909):

> O Sr. Severino Vieira — Parece que as razões expendidas pelo então Sr. Ministro Serzedello Corrêa eram de toda a procedencia, nem de outro modo entendeu a illustrada e prestigiosa representação de São Paulo, inclusive o Sr. Dr. Alfredo Ellis, então Deputado legitimamente eleito por aquelle Estado.
>
> O decreto n. 942, de 15 de Julho de 1892, foi publicado no *Diario Official* de 23 daquelle mez, e nesse mesmo dia o illustre Senador a quem respondo, então Deputado, respondia á chamada da Camara, como respondeu nove dias seguintes, sendo certo que S. Ex. não articulou um só facto sobre este escandalo maximo...
>
> O Sr. Alfredo Ellis — Não posso falar sobre todos os escandalos que se praticam neste paiz.
>
> O Sr. Severino Vieira — ... cujo cheiro desagradavel parece que se foi tornando cada vez mais intenso, á proporção que aquelle decreto ganhava em idade. Não se diga, Sr. Presidente, que o assumpto escapasse de todo ao exame do então Deputado por São Paulo...
>
> O Sr. Alfredo Ellis — Escapou; assim como têm escapado outros escandalos que estou disposto a referir, indicando os nomes de quem os praticou.
>
> O Sr. Severino Vieira — ... porque S. Ex. teve occasião de referir-se, pelo menos, aos pesados onus que haviam assumido os empresarios constructores das Docas de Santos.

Em 1896, que não viu a Empresa contra seu direito? Agora, repetia-se a scena. A questão de capatazias sobre o café não podia deixar de renascer. Representou contra ella a Associação Commercial de Santos (156). Valendo-se da velha argumentação de que antes do cáes não se pagava essa taxa, o *Commercio de São Paulo* pediu a sua abolição (157), emquanto, novo ensaio legislativo, solicitou-se na Camara do Estado a abolição (158). Não era caso de apresentar tambem o Senador paulista um projecto?

---

(156) "Escusa esta Associação de encarecer a necessidade de ser urgentemente resolvida a controversia sustentada acerca da referida cobrança de 450 réis por sacca de café, a titulo de capatazias devidas á Companhia Docas de Santos, pela utilização do seu caes em simples passagem do volume para bordo; crise que ha muito assoberba a lavoura paulista, reflectindo-se no commercio a elle vinculado por interesses directos e immediatos, está a exigir esforços decisivos em ordem a limitar os onus resultantes da exportação ao restrictamente e positivamente fixado em dispositivos legaes". Associação Commercial de Santos, 21 de Setembro de 1909.

(157) "Nestas condições, cobrar a taxa de carga, cobrar a taxa de atracação, cobrar a taxa de dragagem do porto, tudo isso para embarcar o café, é sem duvida muita coisa mas emfim é legal; cobrar, porém, além dessas contribuições, a taxa alfandegaria de capatazias coisa que a propria Alfndega nunca fez, antes de haver subrogado seus direitos á Companhia Docas, é pretender o cessionario ter mais direitos que o cedente". *Commercio de São Paulo*, 1 de Dezembro de 1909.

(158) "Indicação N. 2, de 1909. — Indico que a Camara, por intermedio do Governo do Estado, represente ao Governo Federal no sentido de cessar a cobrança indevida da taxa de capatazia, feita pela Companhia Docas de Santos, dos cafés que transitam pelo caes sem se acharem na dependencia ou a cargo da Alfandega. Sala das sessões, 3 de Novembro de 1909. João Martins.

"Justificar a indicação supra é tarefa que não demanda muito esforço. A intervenção do poder publico para fazer cessar o inqualificavel abuso commettido pelas Docas com a cobrança de capatazias de cafés, é uma necessidade indeclinavel. João Martins, Camara dos Deputados do Estado de São Paulo. — *Correio Paulistano*, 6 de Novembro de 1909.

O Sr. Severino Vieira — Quando seu honrado amigo, o illustre Senador por São Paulo combateu a especulação das Docas de Santos...

O Sr. Alfredo Ellis — E tarifas de estradas de ferro.

O Sr. Severino Vieira — ... como condição *sine qua non* de obrigal-a á reducção de suas taxas, deve estar lembrado teve occasião de tratar, *per summa capita,* da questão das Docas e procurou então mostrar que o Governo tinha andado muito mal, influindo, como influio, de modo inconveniente no espirito da generalidade dos membros do Supremo Tribunal Federal.

E, realmente, o proprio Ministro que tinha cooperado para conseguir, neste caso, a annuencia daquelle venerando Tribunal, o fez por processos identicos áquelles que foram empregados quando se procurou obter maioria para votar contra o *habeas-corpus* requerido pelos seus illustres e distintos correligionarios da Bahia.

Mais:

O Sr. Severino Vieira — Nessa occasião até se mandou tres officiaes buscar membros do Tribunal que se achavam em Estados differentes, fazendo estação de aguas em proveito de sua saúde. Disse então, realmente, que, para que o honrado Senador chegasse a conseguir uma grande reducção nas taxas que são cobradas hoje ou actualmente pelos serviços das Docas de Santos, não se precisava de nenhum exame da escripta da Companhia, nem de quaesquer outras providencias judiciaes, que afinal de contas foram tomadas em pura perda, porque, como disse em aparte o honrado Senador pelo Rio Grande do Sul, a victoria do então Sr. Ministro da Viação nada mais foi que uma victoria de Pirrho.

O Sr. Victorino Monteiro — V. Ex. consubstanciou, muito bem, a victoria do então Sr. Ministro da Viação, nessa frase synthetica.

O Sr. Severino Vieira — Desde que as taxas cobradas actualmente pela Empresa Docas de Santos se desdobram em 150 réis por sacca, correspondentes ás taxas de embarque e desembarque, que são as taxas que estão sujeitas ao processo estabelecido no contracto de construcção do porto, para diminuição da tarifa, e 300 réis como taxa de capatazia, desde que esta ultima taxa depende simplesmente do voto do Congresso, sem necessidade absolutamente de se proceder a exame nesse ou naquelle livro da Empresa, o honrado Senador tem uma arena vasta e livre para operar, servindo-se do vigôr do seu talento, porque para sanar tal mal nada mais falta que o voto do Congresso.

Estava no seu periodo agudo a questão da exploração do porto do Rio de Janeiro. Reportando-se ao pedido, anteriormente feito e não despachado, de um novo cáes para São Paulo, clamou Alfredo Ellis contra o monopolio, ao que se respondeu, com referencia ao mesmo cáes do Rio de Janeiro e á lei de 1904, não haver quem construisse porto se houvesse a liberdade de atracação (*A Imprensa,* 4 de Dezembro de 1909):

Construir o cáes, apparelhal-o convenientemente, dotal-o de todos os elementos necessarios ao trafego, obrigar toda gente, em geral, a servir-se delle, mas permittir que A, B ou C mantenham suas installações proprias para embarque e desembarque das mercadorias de seu commercio, é criar para esses felizardos uma situação de privilegio, que se traduz em lesão dos interesses geraes.

Sustentamos irredutivelmente que as taxas a serem cobradas no porto devem ser medidas pela indispensavel amortização do capital e pela justa remuneração do serviço, mas sustentamos, igualmente, que, nesse particular, a liberdade é uma burla, que não deve ser mantida, porque não a justificam, nem a razão da economia para o commerciante, nem o interesse da fazenda publica, certamente, lesada pelo regime que, sob essa invocação, se quer estabelecer.

A respeito desse novo cáes, dissera Alfredo Ellis que não tocaria mais no assumpto das Docas de Santos si o Governo Federal concedesse ao Estadual sua

construcção; e que, emquanto em Santos se construiram 5 kilometros em 20 annos, no Rio se tinham feito 2 kilometros em tres annos. Commentou a *Gazeta de Noticias* (22 de Outubro de 1909):

> Que pretende o nobre Senador? Que o seu Estado faça um porto para movimentar gratuitamente a sua importação e exportação? Evidentemente não. Essas obras são tão custosas que, necessariamente carecem de ser remuneradas; e se a pretensão do nobre Senador fosse beneficiar a producção exportavel do Estado — em vez da gratuidade do serviço do porto, S. Ex. teria outros muitos meios de assegurar esse beneficio.
>
> Admitta-se, porém, esse curioso phenomeno dos portos parallelos. O porto n. 2, não poderia nascer armado e prompto. As suas secções, paulatinamente construidas, poderiam ir fazendo concurrencia ao porto actual. Qual seria o resultado da concurrencia? A diminuição das rendas, das rendas formadas pelas taxas que só podem ser reduzidas quando derem para beneficiar o capital com mais de 12%. Durante largos annos, até o dia em que se realizasse a ambição de fechar as portas do cáes actual, é este cáes que continuaria a fazer uma parte do serviço do Estado, com as mesmas taxas não passiveis de reducção, porque o outro cáes lhe desviaria os rendimentos, de cuja accumulação depende a revisão da tarifa.

Mais:

> Ainda ha dias o nobre Senador se referia á existencia de cinco kilometros de cáes feitos em vinte annos, em Santos, e de dois kilometros de cáes feitos em tres annos, no Rio de Janeiro; mas, S. Ex. esqueceu a diversidade fundamental entre uma e outra obra. O cáes de Santos começava com pequeno orçamento de tres mil contos, com capitaes nacionaes, sem recorrer ao credito externo, e ia pouco a pouco proseguindo suas obras, através de difficuldades de toda a ordem, entre as quaes a de fluctuações de cambio que oscillam de 28 a 6 d., com as taxas mais baixas exactamente em época de mais vigoroso trabalho; ao passo que para as obras do porto do Rio foi contraido de pancada um emprestimo de 8½ milhões esterlinos, dos quaes apenas resta um saldo de 775.000 libras, tendo sido arrecadada a receita, papel, de 14.000 contos e a receita, ouro, de 25.000 contos provenientes da taxa de 2% sobre a importação do porto do Rio de Janeiro. Reflectindo um pouco nestas coisas, o nobre Senador verá bem o que seria a aventura de um novo porto official para esmagar as Docas de Santos; e o seu espirito pratico abandonará comnosco essa irisada região dos sonhos, bolhas inconscientes que o mais tenue sopro do bom senso apaga e desfaz.

Disse tambem Victorino Monteiro (28 de Outubro de 1909):

> Mas, Sr. Presidente, parece que o espirito do honrado Senador pairava nas regiões da fantasia, sempre enganadora, porque, respondendo a um aparte do meu querido amigo, Senador por Mato Grosso, Sr. A. Azeredo, em que dizia que o Governo devia dar ao Estado de São Paulo a concessão do novo porto de Santos, S. Ex. immediatamente serenou e exclamou: "Se isto se der, não direi mais nem uma palavra, não estará mais aqui quem falou, estará terminada a minha campanha e o Senado sabe que costumo desempenhar os meus compromissos".
>
> Pois então, Sr. Presidente, o simples facto de uma concessão dada ao Estado do honrado Senador era bastante para modificar toda essa campanha? Porventura, uma transacção immoral dessa natureza seria sufficiente para que desapparecessem todos esses impedimentos e o honrado Presidente da Republica se transformasse em um benemerito da Patria, em uma alavanca poderosa do progresso, merecendo as bençãos do paiz?

A Empresa iria, aliás, adiantar-se a qualquer iniciativa, para o que se dirigiu ao Governo (27 de Dezembro de 1909), mostrando "que o porto de Santos estava

apparelhado para durante muitos annos offerecer ao commercio e á navegação um cáes perfeito e sufficiente, levando em conta o natural desenvolvimento da sua importação e exportação", e que "se, não obstante, o Governo pensasse diversamente e se achasse vantagem no prolongamento do cáes actual, a Companhia estaria prompta para construil-o, direito que lhe assegura o seu contracto de concessão." Estando montada a custosissima installação para a construcção das obras então concluidas, poderia ser ella aproveitada. O Governo, porém, despachou (*Diario Official*, 9 de Novembro de 1909):

> Companhia Docas de Santos, pedindo ao Governo que lhe declare se pretende construir o prolongamento do cáes actual naquelle porto, para o que lhe dá direito o seu contracto e está devidamente apparelhada; sendo que, no caso contrario, terá de desmontar a custosa installação feita para as obras já concluidas. Verificando-se que a capacidade do cáes actual será attingida, na peior hypothese, em um periodo de 44 annos, torna-se por isso desnecessario cuidar do seu prolongamento dentro daquelle prazo.

A' vista do accôrdo com o Executivo, era evidente que ganhava em estabilidade a Companhia. A repercussão immediata seria em suas acções, que passaram de 318$000 (3 de Agosto) a 350$000 (10 de Outubro). Resenhando essa ascensão, ouviu o Senado:

> O Sr. Alfredo Ellis — Como dizia, Sr. Presidente, as acções das Docas tinham uma cotação de 320$000 e depois do decreto em poucos dias subiram a 350$000, com tendencia para maior alta. São 9.000 contos que em poucos dias tiveram de valorização estas acções.

No mesmo sentido o *Correio da Manhã* (21 de Outubro de 1909):

> Porque em resultado do decreto assignado pelo Sr. Nilo Peçanha, decreto que é todo um amontoado de favores á Empresa, dotada de portas abertas á fraude e á exploração, as acções das Docas de Santos, que, em 2 de Setembro, eram cotadas a 320$000, no dia 12 de Outubro foram vendidas a 350$000, com tendencias para chegarem á 400$000!
>
> E com essas differenças a Empresa enriqueceu-se com o melhor de mais nove mil contos! Assim, o Estado de São Paulo continuará sendo explorado, como até aqui, pela gananciosa firma, que constitue hoje um poder novo dentro do paiz, e ainda em compensação o Presidente da Republica faz correr para os cofres dos proprietarios e senhores da riqueza paulista a fabulosa somma representada pela immediata e subita elevação das suas acções!

Indagou, a respeito, outro jornal carioca se iriam a 400$000 as acções. Mal se sabia que, resistindo, depois, a um syndicato envolvente estrangeiro, se recusaria por ellas cerca de um conto de réis. A confiança publica nos titulos da Empresa era tanto maior, quanto mais ardua a luta que empreendia (*A Noticia*, 20 de Outubro de 1909):

> O caso da cotação das acções é que, permitta o nobre Senador, não é digno, nem do Senado, em que o argumento foi produzido, nem de S. Ex. que o produziu. S. Ex. cita a venda de acções de 320$000 a 325$000, em Setembro, antes do decreto, e venda de acções a 350$000 depois do decreto, verificando-se assim uma alta de 25$000 em titulo. Ora, essa alta é insignificante em relação ao valôr moral que a decisão do Governo deve exercer nos destinos de uma Empresa que tem sido alvo das mais violentas perseguições; neste ponto, estamos de inteiro accôrdo com o nobre Senador.
>
> Mas o que S. Ex. esqueceu de assignalar é a resistencia formidavel que o valôr moral e material da Empresa tem exercido contra essa obra

de perseguição: partindo da cotação nominal de 200$000, ellas foram subindo progressivamente até 307$000, em Julho de 1906, quando o nobre Senador começou a sua apaixonada campanha. Veio depois a perseguição desmascarada do Governo passado; e apesar dessa perseguição administrativa, apesar da fusilaria parlamentar do nobre Senador, as acções continuaram a subir.

A questão do porto do Rio de Janeiro occupava de tal modo a imprensa, que corria quasi sem éco publico a campanha no Senado. Falando sobre o mesmo porto do Rio de Janeiro, não deixou Alcindo Guanabara, na Camara, de dedicar duas palavras ao de Santos, quanto ao decreto Nilo-Sá. Seu diario, aliás, estranhava a violencia, sem precedentes, das ultimas orações naquelle recinto, de conhecida moderação (159). Depois de lêr o parecer Bicalho:

> Eis no que se resume a questão das Docas de Santos, que tão virulentas aggressões tem valido ao Sr. Presidente da Republica.
>
> Não se alterou em nada os seus onus e as suas obrigações. Não se lhe concedeu favor algum.
>
> Apenas, em vez de cada anno o Governo mandar verificar o que ella gastou no seu custeio, quanto á sua renda liquida, estabeleceu-se para ella o mesmo regime já estabelecido para as empresas estranjeiras que exploram o porto de Belém, o porto da Bahia, o porto do Rio Grande do Sul; assentou-se uma percentagem fixa sobre a renda bruta para esse custeio, permittindo-se assim facilmente, sem possibilidade de controversia, verificar se a renda liquida excede ou não 12%.

Escreveu o *Jornal do Commercio* (23 de Outubro de 1909):

> Os discursos do Sr. Senador Ellis, recentemente pronunciados e transcriptos em nossa edição ineditorial, revestem-se de grande virulencia no ataque que fazem ao Governo, por ter assignado o ultimo accôrdo com a Companhia das Docas de Santos.
>
> Sem entrar agora no *de meritis* da questão, podemos assignalar que ao Governo Affonso Penna, que S. Ex. tanto elogiou pela sua attitude para com aquella Empresa, cabe, pelo menos, a metade dos temerarios insultos que, em nome do Estado de São Paulo, tem dirigido ao Sr. Presidente da Republica e seus Ministros.
>
> Sabemos que o actual accôrdo foi suggerido e proposto pelo Senhor Dr. Miguel Calmon, que deu as competentes instrucções ao Sr. Dr. Bicalho, para preparal-o, e que levou mezes a se concluir. Organizado elle, aquelle ex-Ministro retocou ou supprimiu um dos artigos e o documento estava prompto para a assignatura presidencial quando occorreu o fallecimento do Dr. Affonso Penna.

E foi, então, num crescendo o ataque. Severino Vieira explicou sua pobreza, nada devendo aos concessionarios de Santos (160). Falou-se em honestidade e o dialogo foi este (13 de Novembro de 1909):

---

(159) "As pessoas que, acaso, tenham ainda a paciencia de acompanhar a ultima serie dos discursos com que o Senador Alfredo Ellis tem commentado o decreto de 4 de Outubro, terão, sem duvida, admirado a violencia da linguagem usada por S. Ex. envolvendo injurias, certamente sem precedentes, da tribuna do Senado, tradicionalmente austera e moderada." *Imprensa*, 22 de Novembro de 1909.

(160) "O Sr. Severino Vieira — Não devo aos concessionarios das Docas de Santos nenhum favor; mantenho com elles relações de cortezia, e neste particular, não dou mais do que recebo destes illustres cavalheiros. Vê, portanto V. Ex. que se ás vezes me levanto para dizer algo — não tanto em favor da Empresa das Docas de Santos, — mas, ou contra o Governo, como fiz na sessão do anno passado, ou em favor do Governo actual, como agora achei que devia fazer, não me sinto absolutamente constrangido em minha consciencia e nem receio que a fortuna desses cavalheiros possa corromper-me." Severino Vieira, Senado, 11 de Novembro de 1909.

O Sr. Severino Vieira — E' possivel, Sr. Presidente, que tudo isto tenha sido errado; mas é o erro de todas as administrações, desde o antigo regime até ás actuaes.

Emquanto, pois, o nobre Senador, com a sua sabedoria não vier substituir estas normas da administração publica...

O Sr. Alfredo Ellis — Sabedoria, não, honestidade, sim.

O Sr. Severino Vieira — Ora, V. Ex. a falar em honestidade!

O Sr. Alfredo Ellis — Não tenho sabedoria e nunca me presumi ser um sabio.

O Sr. Severino Vieira — V. Ex. sabe até brocardos de direito e ainda ante-hontem citou um aphorismo juridico, no intuito de esmagar-me.

O Sr. Alfredo Ellis — São citações corriqueiras. Para isso não é preciso ser-se um sabio.

O Sr. Severino Vieira — Sr. Presidente, ha muito que tenho honestidade sem andar a blasonar. E, por via de regra, não são aquelles que blasonam da sua honestidade, os mais honestos.

O Sr. Alfredo Ellis — Não ha duvida nenhuma. Mas alguns que blasonam o são.

Logo adiante, referindo-se a accusações que tinham recahido sobre o representante paulista:

O Sr. Severino Vieira — Não veja o illustre Senador nenhuma referencia á sua nobre e elevada pessôa. Mas isto é uma verdade. E ainda bem que não blasono da minha honestidade.

O Sr. Alfredo Ellis — Entretanto, é V. Ex. um dos membros desta Casa que mais tem sido accusado. Ainda o foi ha dois mezes, e nós vimos a defesa brilhante que aqui fez.

Nove dias antes, estas haviam sido as contas com o Senador pela Bahia:

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, prefiro o luctador franco, o adversario leal que ataca pela frente, ao adversario que occulta as suas armas.

O Sr. Severino Vieira — Mas eu não estou neste caso.

O Sr. Alfredo Ellis — Prefiro o punhal de Brutus á aspide insidiosa que feriu Cleopatra; desejo um adversario, como eu sou, que mantenha, em primeiro lugar, a maxima lealdade nos argumentos que produz.

O Sr. Severino Vieira — Se isto agora não é um ataque directo á minha pessôa, declaro que não comprehendo V. Ex.

Ou ainda:

O Sr. Alfredo Ellis — E, a proposito dos apartes com que S. Ex. se dignou honrar-me, lembro-me de que Du Chaillu já dizia que, o que mais o incommodava na Africa não era o rugido do leão, nem o do tigre, mas sim o coaxar roufenho e infernal do sapo, e o uivo lancinante e guloso das hienas esperando o festim.

O Sr. Severino Vieira — V. Ex. é sapo ou hiena?

O Sr. Alfredo Ellis — Eu não disse que V. Ex. o era.

O Sr. Severino Vieira — Se V. Ex. não o disse retiro a minha pergunta.

O Sr. Alfredo Ellis — Não precisa retiral-a. V. Ex. acabou o seu discurso tratando de historia natural e eu paraphraseei suas palavras.

O que provocou esta reação:

O Sr. Severino Vieira — S. Ex. concluio o seu discurso, cheio de phrases maliciosas e termos gryphados, alludindo a uma comparação que me é muito grata. S. Ex. fez-me lembrar os bellos tempos em que os

meus adversarios politicos, menos crueis, mais generosos, ou pelo menos mais condescendentes de que o illustre Senador, se limitavam, suppondo que me amofinavam, a achar em mim semelhança com o humilde crustaceo, que denominam "espia-maré".

O certo é que esse innocente animal não frequenta senão as costas de areias limpidas, ruivas, de que falava o poeta, não é dos que habitam o mangue e o lôdo. E' um animal por demais minusculo, humilde, inteiramente innocente, sem virus, sem veneno, sem peçonha, incapaz de praticar qualquer, mesmo, das mais leves, diabruras que, em loja de louça, podem ser attribuidas a um outro animal, mais pretencioso, e talvez, por isso mesmo, mais damninho.

Por seu lado, o dialogo com Victorino Monteiro variava da aspereza para trechos como este:

O Sr. Alfredo Ellis — Aproveitando-se tambem, Sr. Presidente, da occasião, o illustre Senador, para não perder o vêso de faltar á verdade.

O Sr. Victorino Monteiro — E' privilegio seu. V. Ex. é o discipulo mais eminente de Munkhausen.

O Sr. Alfredo Ellis — Não tive a honra de ser collega de V. Ex.

Antes dissera S. Ex.:

O Sr. Alfredo Ellis — Appello para V. Ex., Sr. Presidente, appello para todos os meus collegas, para todos quantos acompanham os debates que são travados nesta Casa, afim de que digam se, occupando esta tribuna, alguma vez, deixei transparecer ao menos, sentimentos menos nobres, sentimentos menos elevados.

No mesmo dia:

O Sr. Alfredo Ellis — Teria eu a coragem de, depois de quatro annos, pois, que ha tanto tempo venho palmilhando essa estrada cheia de difficuldades e embaraços, arrostando os maiores sacrificios, concluir por patentear que o que me move é a paixão, é o odio!

O Sr. Victorino Monteiro — Isto não é coragem.

O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, a paciencia tem limites. Peço a V. Ex. que me garanta a palavra.

O Sr. Victorino Monteiro (*com exaltação*) — V. Ex. foi que provocou esta minha reacção, porque entende que deve dizer tudo e que ninguem tem o direito de lhe dizer coisa alguma.

Nada affligia, com effeito, mais ao Senador paulista que ser accusado de paixão. Exarou a *Gazeta de Noticias* a respeito, argumentando tambem com o paradoxo de paulistas no poder concederem o que paulistas fóra delle combatiam (19 de Outubro de 1909):

S. Ex. dirá que essa paixão se legitima e ha realmente paixões muito legitimas, porque ella é posta ao serviço de interesses superiores do seu Estado.

Mas, em primeiro lugar, esses interesses, quando existissem, não exigiriam como uma necessidade de defesa nem a aggressão violenta, nem a injuria.

Em segundo lugar — e de novo fazemos appello a um intervallo de reflexão de S. Ex. mesmo — a Empresa não começou hoje a sua vida, e sua vida vem de ha vinte annos,numa superposição de obras e de actos do Poder Publico.

Houve contra ella as luctas do Governo do honrado Sr. Dr. Prudente de Moraes e essas luctas acabaram — como acabou a fantasia da Alfandega na Capital — pelo *statu quo*, que caracterizava os direitos da Companhia. Succederam-se os Governos dos honrados Srs. Campos

Salles e Rodrigues Alves e ainda os direitos da Companhia foram mantidos.

Doze annos de Governo de Paulistas não alteraram esse *statu quo*. Pois os interesses do Estado de São Paulo, por mais forte que seja o monopolio de competencia do nobre Senador, serão defendidos por S. Ex. e esquecidos por administrações federaes de Paulistas dos mais illustres? Por que não reconhecer que, mais do que os interesses particulares de uma Empresa, o que prevalece é a força inatacavel, impessôal e permanente da justiça e do direito?

Ora a Empresa não era maior culpada (22 de Outubro):

O Sr. Alfredo Ellis — Não pretendo, como muitos julgam, atacar a Directoria da Empresa. Entendo que a Directoria da Empresa não deve absolutamente ser responsabilizada pela cornucopia de favores que o Presidente da Republica acaba de derramar sobre ella. A Empresa está no seu papel. O polvo nasceu para sugar, o tamanduá para asphyxiar, o tigre para matar.

Seria inutil accusar, responsabilizar a Empresa das Docas pelo facto della querer empolgar mais do que lhe concedeu a lei. E' esse o empenho de todas as empresas poderosas: — é sabido.

Não. Sr. Presidente, eu não responsabilizo o beneficiado, responsabilizo, desta tribuna, o beneficiador.

Ora respondia por tudo, nada empregando em obras philantropicas. Então e de novo, tinham sido justos os favores iniciaes (19 de Outubro):

O Sr. Alfredo Ellis — Supportamos ha 17 annos as mesmas clausulas do regulamento de 1892, e declaro, Sr. Presidente, que não opporia que se fizessem todas as concessões a esta Empresa, quando ella as necessitava, na sua infancia; quando dispunha de escassos recursos, e justo era, portanto, que nada se lhe negasse. Agora, porém, que outras são as suas forças e poderosas, e que não houve ainda negativa da parte de Governo algum em relação aos seus pedidos, ás suas exigencias, não póde haver essa liberalidade.

E' notorio que seus empresarios representam a maior fortuna deste paiz, e sabe-se que nunca, absolutamente, sahiu daquelles cofres uma contribuição qualquer para um movimento de philanthropia a qualquer instituição pia, segundo informações que me foram transmittidas.

Disse Alfredo Ellis ter empregado "até linguagem benevola de mais para com o Sr. Presidente da Republica". O Supremo Tribunal Federal? Devia ir funccionar num "dos quartos baixos do Cattete". O Chefe da Nação? Cedera á advocacia administrativa.

De 23 de Dezembro é o penultimo discurso. Aos seus dois opugnadores:

O Sr. Alfredo Ellis — Eis-me de novo na brecha, prompto a recomeçar o ataque!

Eu emprazo, portanto, os illustres Senadores a que venham provar que as minhas accusações são falsas. Eu os repto, eu os desafio! A luva está lançada. Apanhem-na SS. EEx.!

Tenham, ao menos, a coragem de vir, ainda uma vez, falar a verdade perante o Senado. Cesteiro que faz um cesto, faz um cento! Para que esses escrupulos tardios? Para que a tranca na porta, depois da casa arrombada.

O Sr. Presidente — Peço licença para observar que, nos termos do regimento, o Sr. Senador não póde attribuir a nenhum dos seus honrados collegas as intenções que lhes attribue. Eu reputo offensivas a phrase em que V. Ex. declara que seus honrados collegas faltaram á verdade intencionalmente.

O Sr. Alfredo Ellis — Não seria então intencionalmente? Não é facto que não era positivamente verdade o que SS. EEx. asseveraram?

A Nilo Peçanha:

> O Sr. Alfredo Ellis — Mas, como com amor, se S. Ex. não tem feito senão despertar odios, dos quaes uns já explodiram devido á coragem civica de muitos, e outros se acham ainda sopitados pela esperança de favores! Sou, pois, forçado a acreditar que, quando o "Capo comico" annunciou, com o seu capadocio "Paz e Amor" que a Inana ia começar fez, jesuiticamente, uma restricção mental, pensando com certeza no amor dos gatos!
>
> Sim, Paz, mas paz aos tratantes. Sim, Amor, mas amor á bandalheira e á molecagem! Não ignoro, Sr. Presidente, que se tem censurado a vehemencia da minha linguagem, mas, medico, bem sei que, para certas chagas usando de desusada energia — só ferro em braza. Ajudem-me, pois, Srs. Senadores!

Tendo protestado não mais vir á tribuna, o representante do Rio Grande do Sul o fez, porém, para defesa do Chefe da Nação. O da Bahia levantou tambem a voz, uma vez que, a proposito das Docas de Santos, a campanha senatorial se tornava pessoal e violentamente contra o Presidente da Republica. Disse o primeiro, voltando atraz de sua deliberação (Senado, 25 de Dezembro de 1909):

> O Sr. Victorino Monteiro — Mas, depois de receber o *Diario do Congresso*, depois de lêr as accusações feitas pelo nobre Senador ao Sr. Presidente da Republica, collocado no alto posto em que está pela confiança absoluta do grande Partido Republicano Brasileiro, darei a S. Ex. resposta cabal e completa.
>
> E não recuarei, Sr. Presidente, diante de qualquer linguagem energica e violenta, porque é preciso que todos se convençam de que sabemos dar a resposta pelo mesmo modo por que é feita a pergunta; é preciso que comprehendam que não receiamos de arreganhos irritantes de quem quer que seja, ainda mesmo que formulados em linguagem impropria de uma corporação desta natureza, em que todos devemos provar, pela delicadeza do trato e correcção do proceder, o respeito que mutuamente nos devemos e ao mesmo tempo á mais alta autoridade do paiz.

Orou o segundo (Senado, 11 de Novembro de 1909):

> O Sr. Severino Vieira — As injurias que me foram lançadas pelo honrado Senador por São Paulo merecem desculpa porque, embora não medico, quero induzir do modo inesperado, quasi abrupto, pelo qual S. Ex. se levantou hontem da sua cadeira, para offender-me, que nos achamos em face de um caso pathologico.
>
> Não procuro, Sr. Presidente, absolutamente retaliar as injurias, as mais grosseiras que me foram assacadas pelo honrado Senador por São Paulo, e não o faço por amor de mim mesmo e por decoro ao Senado; considero-me em minha consciencia superior a ellas, ou penso ainda que meus collegas assim me consideram pela estima que me dispensam.
>
> Tambem, Sr. Presidente, não acompanharei os vôos fantasticos, hoffmanicos do illustre Senador; limitar-me hei, terra a terra, a sustentar a boa razão, os fundamentos de defesa que, bom grado, mau grado do Governo, procurei fazer desta tribuna, não para ser agradavel ao mesmo Governo, mas, antes de tudo, em satisfação da minha consciencia e até mesmo como uma deferencia ao illustre Senador, a quem me prezo de ter tratado com toda a cordura, com toda a amabilidade, de modo que, ao terminar as toscas palavras que proferi aqui, nenhuma perturbação senti que se pudesse dar, nem notei, nas boas relações que sempre mantive com S. Ex. até hoje.

Por alheia a materia, no que se seguiu, ao escopo desta exposição, aqui a encerramos. Voltaria á tribuna no fim do anno seguinte, o Senador paulista. A opinião publica já se havia habituado á sua combatividade. "Desta feita, disse

um orgão da imprensa fazendo a resenha dos trabalhos senatoriaes (*Gazeta da Tarde,* 20 de Outubro de 1909), a oratoria oppositora do respeitavel Senador Ellis não se esgota mais. S. Ex. encheu hontem todo o expediente e, terminada a hora, prometteu continuar. A victima é sempre as Docas de Santos". Já no seu encalço, pelo referido atraz, não o deixava a *Imprensa.* E nas suas "Notas da semana", sob o titulo de "A 80 á hora", a penna do seu redactor-chefe delle traçou retrato irreverente (161).

CAPITULO XLVII

LANÇADO O ULTIMO BLOCO

Em meio de tanto alarido, tinha a Empresa, trabalhando silenciosamente, lançado, nesse quarto trimestre de 1909, a ultima pedra do cáes. Para o grande aterro, correspondente ao mesmo trecho, o prazo terminaria dois annos depois, isto é, a 7 de Novembro de 1912 (162).

A 16 de Maio de 1909 fôra applicado o ultimo bloco, tendo-se concluido, no dia 25 de Outubro seguinte, o assentamento da alvenaria e cantaria da mesma muralha. Eram, até então, 4.720 metros de cáes, sendo 2.200 do Valongo a Paquetá e 2.526 de Paquetá aos Outeirinhos.

Deu-se o assentamento da ultima pedra a 6 de Novembro, vespera do dia em que findava o prazo, com a presença dos representantes do Ministro da Viação e Obras Publicas, dos Secretarios do Interior e Justiça e Segurança Publica de São Paulo, representantes da Camara Municipal e das associações locaes. A primeira pedra fôra assentada a 8 de Setembro de 1890. Descreveu deste modo a cerimonia um diario de Santos (*A Tribuna,* 7 de Novembro de 1909):

> Dando começo á cerimonia do assentamento da ultima pedra da muralha do cáes, o Sr. Guilherme Weinschenck tomou a palavra e, pronunciando algumas palavras, entregou ao Sr. Candido Gaffrée, Presidente da Companhia Docas, uma colher de prata.
>
> O Sr. Gaffrée pediu licença para passar a colher ao Sr. Auto de Sá, representando o Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas. O Sr. Auto de

---

(161) " Estou só a pensar que esse Senador ha de morrer um dia. Vae para o céu. O Christo abre-lhe as portas do paraiso com uma das suas bemaventuranças. Chega. Toda a Côrte está reunida em torno de Jehovah. Faz uma curvatura respeitosa e ataca o primeiro motivo da sua apresentação: "Venerando Sr. Jehovah! A Companhia Docas de Santos..."

"Pasmo! Espanto! O velho Deus desmaia; Nosso Senhor murmura aos ouvidos de São José: "Meu pae, afastae de meus labios esse calice. Prefiro a cruz outra vez". As onze mil virgens fogem espavoridas e, em minutos, só, diante do Deus dos hebreus, que ronca profundamente, o pae conscripto agita os braços, declamando para os ceus desertos, os seus discursos do Senado; aquelles discursos que encheram esta semana vazia e que tantas vezes fizeram o mais complacente dos jornalistas dobrar as esquinas apressado". Carlos Eduardo, *A Imprensa,* 25 de Outubro de 1909.

(162 O decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909 teve seu complemento neste officio do Ministro da Viação ao seu collega da Justiça (1 de Novembro de 1909): "Não havendo mais motivo para proseguir no Juizo Federal as acções movidas, uma pela Companhia Docas de Santos contra a União e outra por esta contra aquella, visto que em virtude do accordo havido entre as partes, o decreto n. 7.578, de 4 do corrente mez poz termo ás respectivas questões rogo a V. Ex. se digne providenciar junto ás Procuradorias da Republica na secção do Districto Federal, para que, quanto á segunda, desista da acção preparatoria que intentou contra aquella Companhia em 23 de Novembro de 1907; e quanto á primeira acceite a desistencia que a referida Companhia vae apresentar da acção ordinaria que propoz contra a União, em 14 de Novembro daquelle anno".

Sá deu, então, começo ao assentamento do bloco de pedra, atirando sobre o alicerce da muralha algumas colheradas de argamassa.

Em seguida foi collocado o bloco de pedra, que mede 1 metro e 26 centimetros de largura por 1 metro e 57 centimetros de comprimento e 40 centimetros de altura, tendo em uma das faces uma placa de bronze com a data 6—XI—909.

Depois da cerimonia, os Directores das Docas foram abraçados e felicitados pelas pessôas presentes. Ao abraçar o Sr. Candido Gaffrée, o Dr. Washington Luis disse ser motivo de grande alegria para o povo paulista a terminação de uma obra que tanto concorreu para o progresso de Santos (163).

No Rio de Janeiro, depois de narrar tambem essa cerimonia e o almoço offerecido pela Empresa, escreveu a *Imprensa* (9 de Novembro de 1909):

Findo o banquete, os convidados embarcaram em bondes especiaes, pertencentes ás Docas, em direcção á pedreira do Jabaquara, afim de visitarem a casa de machinas hydraulicas, outras obras e uma grande pedreira.

As casas para os operarios mereceram especial attenção dos visitantes, pois são, na realidade, habitações com todas as commodidades, podendo servir de residencia para numerosas familias de operarios.

Regressando, foram os convidados visitar os grandes armazens, onde o café é ensaccado e preparado para o embarque. O Sr. Candido Gaffrée, em poucas palavras, deu uma idéa do movimento do porto. Na vespera havia embarcado 118 mil saccas de café sendo o maior dia do anno.

Os convidados percorreram o cáes, onde se achavam atracados 21 vapores de carga e 2 de passageiros, sendo um delles o grande paquete hollandez "Frisia".

A'quelle tempo São Paulo se havia declarado solidario no Rio de Janeiro com a campanha feita da tribuna do Senado. Diminuiria o lançamento da ultima pedra do cáes a intensidade dessa campanha? Que a presença das autoridades da Capital do Estado na inauguração não se interpretasse assim, foi o aviso do orgão tradicional do Partido Republicano Paulista (*Correio Paulistano*, 13 de Novembro de 1909):

Tem-se pretendido, em algumas raras, mas nem por isso menos descabidas e injustas referencias, dadas a publico, aqui e no Rio, deduzir a recente visita de distinctos representantes do Governo do Estado ás obras da Companhia Docas de Santos qualquer divergencia com a desassombrada e patriotica attitude do illustre Senador federal paulista Sr. Dr. Alfredo Ellis, acerca das taxas impostas por aquella Empresa sobre o nosso café.

Nada, porém, justifica essa infundada apreciação. Cortezmente convidado a se fazer representar numa festa de mero caracter commemorativo de incontestavel commettimento do nosso progresso — e ninguem ousará negar que o sejam as notaveis installações das Docas de Santos — o Governo de São Paulo não devia, não podia mesmo alheiar-se dessa

---

(163) Foram transmittidos os seguintes telegrammas ao Ministro da Viação: "Tenho o prazer de communicar a V Ex. a conclusão da muralha deste caes na extensão total de cinco kilometros. A cerimonia foi presenciada pelo representante de V. Ex., por dois Ministros deste Estado, pelo representante do Dr. Albuquerque Lins, pela Associação Commercial de Santos Camara Municipal e mais autoridades e pessoas gradas. Congratulo-me com V. Ex. pela conclusão do melhoramento deste porto, que é o mais bem apparelhado da Republica. Cordiaes saudações. Candido Gaffrée".

"Cumpro o dever de levar ao conhecimento de V. Ex. que hoje foi assentada a ultima pedra da muralha de Paquetá a Outeirinhos, dentro do prazo da clausula 2ª do decreto n 5.080, de 3 de Julho de 1906. Saudações. Oliveira Borges, Engenheiro Fiscal das Obras do Porto".

solennidade, que nada tinha com a questão das taxas cobradas na vigencia das concessões da Companhia.

Uma vez por todas e para não deixar margem alguma a novas conjecturas, maliciosas ou não, declaramos, devidamente autorizados, que o Governo paulista mantém inteira solidariedade com o representante de São Paulo no Senado Federal, na questão em debate.

A demonstração das rendas da Companhia, vindas a publico então pela primeira vez, era de molde a provar a pouca serenidade com que se tinham, desde o principio, encarado essa e outras questões. Annualmente, tal demonstração fôra feita em reunião de accionistas; e qualquer destes poderia interpelar a Empresa a seu modo. Publicamente, é que a Companhia não se julgava obrigada a exhibir a sua escripta; uma vez, porém, que se interpuzera o accôrdo com o Executivo, franqueava todas as suas rendas, anno por anno, fonte por fonte. Foram do Relatorio da Directoria (1909) estas palavras:

Sem obrigação de prestarmos contas da receita e despesa do trafego no regime provisorio em que este se achava, escusado nos pareceu tornar publico o que sómente a nós accionistas interessava. Desde que pelo decreto n. 7.578, de 4 de Outubro do anno findo, nos obrigamos a prestar contas ao Governo de toda a renda bruta da Empresa, é preciso que se conheça o modo por que desempenhamos o dever contractual.

Essa prestação de contas deixa confundidos os que affirmavam os maiores despropositos sobre a renda da nossa Empresa. Sabeis que até no Senado Federal se attestou que as taxas de capatazias davam annualmente mais de trinta mil contos de réis, e as de armazenagem produziam a minima de dezoito mil contos de réis tambem em cada anno.

Ainda:

A maior renda da Empresa cessionaria das obras de melhoramento do porto de Santos, calculada nos termos da clausula I do decreto numero 7.578, de 4 de Outubro de 1909, foi a do anno findo, na importancia de Rs. 16.147:688$796, devida principalmente á grande exportação do café de duas safras, facto anormal, que se não repetirá pelo menos durante alguns annos.

A publicação do importante documento e seus annexos põe fóra de duvida que o movel da nossa resistencia não fôra o receio do resultado do exame dos livros para a verificação dos lucros da Empresa. Se o recusamos, quando caprichosamente exigido, nunca nos negamos a fornecer amigavelmente ao Governo os dados e elementos para bem conhecer e julgar a fonte de vida da Empresa que iniciou no Brasil as obras de melhoramentos dos portos.

Essas rendas não remuneravam ainda os capitaes empregados:

Ouve-se dizer sem fundamento e com injustiça manifesta que são elevadas as taxas do porto de Santos, aliás as mais baixas percebidas nos portos onde os respectivos melhoramentos se acham sob o regime da concessão administrativa; mas eis patente a prova de que ellas ainda não remuneram, nos termos da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, o capital da Empresa.

Ninguem mais que nós se tem esforçado para beneficiar a lavoura, o commercio e a industria do Estado de São Paulo e a navegação do seu porto principal, proporcionando-lhes serviço seguro, rapido e perfeito e offerecendo com a instituição dos armazens geraes vantagens de grande importancia, sem justa compensação, pois as tarifas approvadas pelo decreto n. 6.644, de 1907, representam o que de mais barato se póde taxar, sendo, na média, inferiores ás dos armazens geraes explorados pelas empresas particulares dotadas com garantia de juros pelo Estado de São Paulo.

A renda foi a seguinte:

ANNO	RENDA	PESO
1892	187:147$868	124.738.575
1893	967:234$960	125.362.130
1894	2.194:259$735	272.813.320
1895	4.384:889$299	471.419.823
1896	6.263:722$085	604.580.384
1897	9.074:043$323	744.089.429
1898	10.157:831$937	890.103.502
1899	9.377:455$630	899.078.488
1900	7.977:174$628	766.912.224
1901	11.128:942$730	1.114.700.334
1902	11.336:311$080	1.116.397.204
1903	9.984:745$843	1.005.807.736
1904	9.911:058$997	980.991.498
1905	10.493:370$340	1.017.710.968
1906	13.172:713$884	1.307.257.280
1907	15.253:917$892	1.487.287.600
1908	13.344:794$620	1.249.384.100
1909	16.147:688$796	1.569.093.576

A demonstração da renda bruta, em 1909, se pormenorizou assim:

Atracações	4.388:895$040
Estiva	475:022$393
Agua	34:707$000
Armazenagem	1.308:183$443
Capatazias	8.294:120$272
Transportes	1.195:586$348
Extraordinaria	167:351$220
Armazenagem geral	283:823$040
Total	16.147:688$796

As capatazias, via-se bem, constituiam o maior factor da renda, seguidas pela taxa de utilização do cáes pelos navios e pelas mercadorias. Aquellas iam engrossar a opposição nos annos futuros. Mas sua legitimidade fiscal seria comprovada, afinal, no judiciario.

Para execução do accôrdo e a demonstração annual da renda no balancete, propôz a Companhia ao Governo a criação de um livro especial, que se acceitou, verificados todos os lançamentos pelo fiscal do Governo (18 de Outubro de 1909):

> Com o fim de authenticar este balancete, no interesse do Governo e da propria Companhia concessionaria, esta toma a liberdade de submetter á approvação de V. Ex. o seguinte alvitre:
>
> 1° — A Companhia creará, na séde do seu escriptorio central, nesta cidade, um livro especial, rubricado pelo chefe da repartição encarregada da fiscalização das obras dos portos da Republica e emquanto esta repartição não fôr organizada, pelo Director Geral da Directoria de Obras Publicas desse Ministerio, ou pelo funccionario por elle designado.
>
> 2° — Neste livro será lançada toda a renda bruta da Empresa do cáes de Santos, definida na clausula I do citado decreto, por ordem chronologica e com individuação de cada uma das taxas que a concessionaria está autorizada a cobrar, bem como as mais operações que com esse assumpto se relacionarem (164).

---

(164) Em 30 de Outubro o Ministro da Viação despachou: "Autorizo a escripturação pela forma proposta, a qual só produzirá effeito para a fixação da renda e consequente deducção da porcentagem da despesa, depois de verificados os lançamentos pela fiscalização por parte do Governo" *Diario Official*, 2 de Novembro de 1909.

Entre os papeis da Companhia, o officio que esta ia dirigir ao Ministro da Viação era capital porque, além de outras considerações, via-se nelle o intuito de iniciar certa reducção prudente das taxas (30 de Março de 1910):

> O decreto n. 7.578, de 4 de Outubro do anno passado, estabelecendo as bases para a prestação de contas do trafego do cáes de Santos, determinou, na clausula VI, que a Companhia Docas de Santos, constructora e concessionaria das obras, apresentasse ao Governo, até o fim do mez de Março de cada anno, o balanço da renda bruta do anno anterior.
>
> Mais tarde, por despacho de 3 de Outubro, no *Diario Official* de 2 de Novembro do mesmo anno, V. Ex. autorizou a criação de um livro especial, devidamente authenticado, para o lançamento de toda a renda bruta do cáes de Santos, definida na clausula I do alludido decreto, devendo ser iniciada essa escripturação desde 1° de Janeiro do anno corrente, como effectivamente o foi.
>
> A apresentação dos balancetes annuaes, a que se referiu a clausula VI do mencionado decreto, parece, portanto, ser obrigatoria sómente do anno 1911 em diante, porque então é que estará escripturada naquelle livro especial a renda de 1910, na conformidade do já citado despacho de V. Ex.

Mais:

> A Companhia Docas de Santos, entretanto, para iniciar desde já a prestação de contas do trafego do cáes de Santos, offerece ao Governo:
>
> 1° — A demonstração da sua renda bruta desde o inicio daquelle trafego, no anno de 1892, até o anno findo de 1909.
>
> Esta demonstração consta do documento sob n. 1, no qual se encontra lançada toda a renda bruta da Companhia, durante os dezoito annos do seu trafego, não sómente a renda proveniente das taxas fixas e certas percebidas até o dia da publicação do decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909, e destinadas exclusivamente á remuneração do capital empregado ou a empregar nas obras do porto de Santos (Aviso n. 159, de 14 de Junho de 1892), mas ainda a renda originada de outras fontes, e destinada a remunerar serviços obrigatorios e facultativos no cáes, e que aquelle decreto n. 7.578 tornou estaveis e definitivas, calculando sobre todas a quota destinada á indemnização das despesas do trafego e a quota representativa da renda liquida da Empresa para os fins do contracto de concessão (clausula III do citado decreto).

Adiante:

> 2° — A demonstração circumstanciada da renda bruta da Companhia correspondente ao anno findo de 1909.
>
> Esta demonstração consta do documento sob n. 2, no qual se encontram especificadas as taxas e as rendas a que se refere a clausula I do decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909.
>
> 3° — A demonstração minuciosa da conta de capital da Empresa até 31 de Dezembro de 1909.
>
> Esta demonstração consta do documento sob n. 3, e nella se verifica que a somma deste capital naquella data era de 108.284:832$416.
>
> Ao terminar esta exposição, a Companhia Docas de Santos tem o prazer de deixar consignado que, tendo pela tarifa approvada pelo decreto n. 6.644, de 17 de Setembro de 1907, fixado taxas altamente beneficas ao commercio e á lavoura do Estado de São Paulo, e ainda preoccupada em lhe offerecer todas as vantagens e facilidades, propôz e obteve de V. Ex. a devida autorização, em 8 de Janeiro e 17 de Março do corrente anno, para abater nas taxas de transporte e para estabelecer a estada livre durante certo prazo de mercadorias nacionaes de importação e exportação e do carvão de pedra destinado aos navios do porto e ao consumo local.

Essas reducções recahiriam, a contar de 1° de Janeiro de 1910, nas taxas de transporte do cáes para a estação da São Paulo Railway e vice-versa, nas seguin-

tes bases: para o numero minimo de 5.000 toneladas, 5%; de 20.000, 7½%; de 50.000, 10%; acima de 50.000, por anno, 12½%. Além disso, e attendendo ao que requereu a Empresa, a titulo de experiencia, autorizou o Ministro da Viação o seguinte (17 de Março de 1910):

> As mercadorias de producção nacional gozarão de estada livre no cáes ou nos seus armazens, durante o tempo preciso para o seu embarque ou desembarque, não excedendo de oito dias.
>
> Essas mercadorias são:
>
> *a*) as destinadas á exportação que, procedentes do interior do Estado, sejam entregues no desvio commum á Companhia das Docas e á São Paulo Railway Company, nos vagões que as transportarem;
>
> *b*) as de importação que, desembarcadas dos navios no cáes e carregadas em vagões, sejam nestes transportadas áquelle desvio e ahi entregues á São Paulo Railway.
>
> O carvão destinado ao supprimento dos navios ou ao consumo, na cidade de Santos, gozará de estada livre nos depositos do cáes durante o prazo de seis mezes.

Os armazens geraes (tinha previsto a Directoria e vimos atraz) só com o tempo poderiam chegar aos resultados esperados; e ainda não retribuiam os capitaes nelles empregados. O Relatorio referente ao anno anterior dizia dessa situação (165). O de 1910 consignou:

> Os armazens geraes ainda se acham na sua phase embrionaria, lutando com a falta do principal elemento para o seu desenvolvimento, qual o dinheiro a juro barato.
>
> Os bancos de Santos e de São Paulo têm operado com estreiteza notavel sobre esses titulos. Essa tem sido a causa unica do progresso lento da instituição.
>
> A nossa legislação dá as melhores garantias a par de uteis facilidades para a emissão e circulação dos titulos emittidos pelos armazens geraes: o preconceito que sempre acompanha a instituição em seu inicio, a idéa de uma casa de prégo, tem quasi desaparecido; a installação dos armazens da Companhia Docas de Santos é o que de mais perfeito e pratico se póde exigir; mas, ante a causa apontada, os esforços se neutralizam.
>
> Grande é o capital empregado pela Companhia na installação e custeio dos armazens geraes, e todo elle tem sido quasi improductivo, attendendo-se ás taxas exiguas da sua tarifa e ao movimento quasi nullo de mercadorias.
>
> E' sacrificio, entretanto, que precisa ser mantido para preparar situação futura de extraordinaria vantagem á lavoura e ao commercio de São Paulo.
>
> A Companhia Docas de Santos espera vêr florescente a instituição dentro de alguns annos, com o desenvolvimento dos estabelecimentos de credito.

Para o apparelhamento final do cáes eram necessarias grandes obras complementares. Fez a Empresa o pedido, acompanhado dos respectivos orçamentos. Era, principalmente, a construcção, na faixa do cáes, dos armazens externos de V a XII, do de bagagem n. 12-A, do edificio para escriptorio do trafego e de 100 a 150 casas para operarios, além das installações de apparelhos mecanicos, movidos a vapor ou por electricidade e destinados ao transporte e embarque de

---

(165) "Em condições taes, estes armazens não prestam ao commercio o principal auxilio, que justifica o seu estabelecimento. O curto espaço de vida dos armazens geraes da Companhia Docas de Santos não permitte affirmar mais do que isso. A Companhia Docas de Santos acompanha com o maximo interesse a instituição ainda rudimentar desses armazens e aguarda o resultado do anno de 1909 para melhor apreciar as causas de entorpecimento dos armazens geraes." Relatorio da Directoria, 1909.

mercadorias. Como praxe invariavel, obteve a Empresa permissão de continuar a dispensar a cobrança das taxas de artigos destinados a institutos pios e de caridade das cidades de São Paulo e Santos (166). Pelos decretos ns. 7.492, de 5 de Agosto de 1908, e 7.880, de 3 de Março de 1910, foram approvadas as plantas para o trecho do cáes em frente ao estaleiro de reparação e ás pontes, em numero de dez, sobre o canal da doca do mercado; bem como o orçamento das obras de arte e outras da linha ferrea que construia a Empresa outre Outeirinhos e Forte Augusto (Dec. n. 4.056, de 24 de Junho de 1901). Não dera ainda a União instrucções para a construcção do edificio destinado ás agencias do Correio e do Telegrapho, objecto de impugnação antes. Sem interesse maior no quinquennio foram as questões de isenção de impostos (167) e de marinhas (168), que, entretanto, não haviam desapparecido de todo.

Por ultimo, ligou a Companhia (14 de Abril de 1910) a linha transmissora de energia para fornecimento á City Improvements Company, de Santos, tendo o Ministro da Viação autorizado a applicação provisoria proposta da tarifa de preços (3 de Agosto de 1909). Estava prompta a Central Electrica, concluindo-se tambem a montagem da torre grande a oéste do canal de Santos. As usinas, o cáes e suas installaões, foram visitados (8 de Outubro de 1910) pelo Ministro da Viação, Francisco Sá, a convite da Empresa. S. Ex. passou ao Chefe da Nação o seguinte telegramma:

> Acabo de visitar installação electrica de Itatinga feita para supprimento de 21.000 cavallos força. Transmittindo a V. Ex. minha grata impressão dessa visita, que demonstra extraordinaria capacidade do esforço brasileiro, não posso esquecer o interesse com que V. Ex. acompanha e anima desenvolvimento de iniciativas desta ordem tão proveitosas progresso do paiz.

Commentando essa visita e o que nella se pôde testemunhar de trabalho constructivo e disciplina, escreveu no Rio de Janeiro, com cujo porto o parallelo de Santos era animador, o *Jornal do Commercio* (edição da tarde, 15 de Outubro de 1910):

> O valor e o alcance desse emprehendimento particular, cuja boa organização e seriedade se traduzem não só nas commodidades facultadas

---

(166) "Ministerio da Viação e Obras Publicas. Rio de Janeiro, 7 de Dezembro de 1909. — Attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos, para que lhe seja permitido continuar a dispensar as taxas do porto em beneficio de instituições pias das cidades de São Paulo e de Santos, e tendo em vista o que informastes por officio n. 61, de 22 do mez proximo findo, declaro-vos, para os fins convenientes, que só deverão aproveitar da isenção das taxas as instituições pias que, antes da expedição do decreto n. 7.578, de 4 de Outubro do corrente anno, já estavam no gozo desse favor. — *Francisco Sá.* — Sr. Engenheiro Fiscal das Obras de Melhoramentos do Porto de Santos".

(167) A matriz na Avenida Central ns. 44, 46 e 48, fôra dispensada de impostos "sómente na parte por ella utilizada". Representou a Companhia, mostrando como tinha sido construido o predio, como o custo havia sido incorporado ao capital e como, finalmente, a renda de todo elle pelo aluguer da parte que não occupava, se incorporava á renda bruta da Companhia, para o effeito de seus contractos (30 de Setembro de 1919).

(168) Teve a Empresa que reclamar contra um pedido de aforamento perpetuo de Wilson Sons & Cia., em extensa faixa desses terrenos situados no Itapema, á margem do canal de Santos. "A administração federal, lê-se nessa representação, desde que se iniciaram as obras de melhoramentos daquelle porto, tem sempre negado taes concessões, pois quaesquer construcções ahi seriam prejudiciaes a essas obras e tambem ao livre trafego do porto e das embarcações. Accresce que os terrenos de marinha do porto de Santos estão destinados a estabelecimentos de serviço federal, sobresahindo entre outros os postos fiscaes, razão bastante para não se permittir que sejam occupados por particulares" (12 de Julho de 1909).

ao commercio, como na firmeza e lisura das suas relações com o Governo, o merecimento da Empresa, diriamos, sobe de ponto quando se compara a ordem e a disciplina de seus serviços, com a balburdia que reina no nosso porto do Rio, em que ninguem está satisfeito e de que todos se queixam, — o commercio, a navegação, e a empresa arrendataria do cáes, atirando-se mutuas e reciprocas accusações para desgraça do povo que, afinal, é quem vae pagar o augmento de fretes referido em nosso telegramma de hoje, como já vem, ha varios annos, pagando o imposto para as obras, que, ainda não terminadas, já exigem novo emprestimo externo.

CAPITULO XLVIII

REMANSO NA TEMPESTADE?

Se os annos de 1906 a 1909 foram agitados, o de 1910 quasi pareceu um remanso. Quasi, pois, quando não estivesse no cartaz, por causa de seus contractos, já vimos que a Companhia Docas de Santos nelle entrava por tangente, na discussão dos referentes ás outras concessões.

Tendo sido suspensa por determinação do Ministro da Viação, Francisco Sá, a taxa de 2% da Port of Pará, empenhou-se discussão entre aquella empresa, pelo seu representante, e o *Jornal do Commercio*. Sustentou Carlos Sampaio que o porto do Pará não se construia á custa da União, com os 2% ouro, pois já estava em mais de dois milhões esterlinos e o Governo tinha para lhe entregar apenas 229.000 libras, producto da taxa em dois annos. Escreveu o velho orgão (9 de Junho de 1910):

> O Sr. Dr. Carlos Sampaio, contra a logica dos nossos argumentos e até contra o proprio texto da lei orçamentaria que designa o porto do Pará entre os construidos á custa da Nação, insiste em affirmar que essas obras foram feitas com capital particular, tanto quanto as dos portos de Santos e Manáos.
>
> Firma-se, para isto, na disposição da lei de 1869, segundo a qual é imposta ás empresas desse genero a obrigação de organizarem, com o excesso da renda liquida, um fundo de reconstituição do capital.
>
> Esquece, porém, ou não quer lembrar que, emquanto no periodo da construcção, em que a renda é nulla, os portos de Santos e Manáos roeram o osso branco e duro, correndo exclusivamente com o capital proprio ou de emprestimo, o do Pará auferiu commodamente o imposto em ouro cujo excesso, além das exigencias determinadas pela ausencia ou deficiencia da renda, não é obrigado a restituir, segundo a clausula 6ª do contracto.

Ainda o Rio de Janeiro ia mostrar, nesse mesmo anno, que, se para a Empresa de Santos o ambiente era sempre de lucta, assim se tornava excepcionalmente para as outras, exploradoras de portos. Obtivera o Moinho Inglez (The Rio de Janeiro Flour Mills and Graneries Limited) concessão de um tunnel para seus despachos, uma vez que o cáes privativo, que construira e que desfructava, tinha que destruir-se para dar passagem ao novo. Originou-se dahi uma nova polemica entre o *Jornal do Commercio* e o representante do mesmo Moinho. Tinha este por si, além de Francisco Bicalho, director-technico da commissão do porto, um parecer do Visconde de Ouro Preto; e contra, além do velho orgão, o director-gerente da mesma commissão, Manoel Maria de Carvalho. Pensavam os primeiros que, além de menos dispendiosa para o Governo, por evitar vultuosa indemnização, a pretensão do Moinho se ajustava perfeitamente ao regime legal e adminis-

trativo dc porto; e o *Jornal do Commercio* viu escandalo (169). O caso aqui se refere apenas como depoimento accessorio da época. Era de lembrar, tambem, em Santos a questão do fornecimento de energia electrica (170).

Mas foi o porto do Rio de Janeiro que ainda forneceu a São Paulo, nesse anno, motivo de emulação. Como se viu, o regime em que elle vinha ficar era especial; e, na apparencia, pelo menos, deixava Santos em inferioridade. Reuniu-se, por isso, a Associação Commercial da Capital (24 de Fevereiro de 1910), tendo Cardoso de Almeida feito uma exposição. Ficou deliberado pedir o concurso da semelhante de Santos, no sentido da equiparação das taxas, telegraphando-se tambem ao Presidente da Republica, Ministro da Viação e Associação Commercial do Rio de Janeiro. Foi do *Estado de São Paulo* do dia seguinte este resumo:

> Disse o deputado paulista que a Associação Commercial de São Paulo, interessada directa no grave assumpto em debate, não poderia silenciar diante de tamanha injustiça, tal como a adopção de taxas para o porto do Rio de Janeiro, que prejudicariam os interesses do porto de Santos.
>
> Ao mesmo tempo lembrou que a Associação Commercial de São Paulo, o commercio do nosso Estado, seguindo o patriotico esforço da Associação do Rio de Janeiro, deveria agir de accôrdo com a Associação Commercial de Santos e com o respectivo commercio, no sentido de fazer cessar semelhante desigualdade prejudicial aos interesses do Estado.
>
> A Associação Commercial de São Paulo deve felicitar a Associação Commercial do Rio de Janeiro pelo triumpho obtido com a adopção de um systema tão liberal de administração.
>
> O Dr. Cardoso de Almeida fez largas considerações acerca do porto do Rio e do de Santos, mostrando claramente que, com as medidas que se pretendem adoptar, o porto de Santos ficará aniquilado, pois o centro para o qual convergirão as forças commerciaes do exterior em seu primeiro contacto com a America do Sul, será o porto do Rio, collocado em condições vantajosissimas... O café, principal producto da exportação paulista, iria deslocar-se do porto de Santos para o do Rio, prejudicando assim o Estado.

Já havia a questão tomado o frontespicio das gazetas. Numa das de Santos fazia-se vêr a differença de situação entre o Rio e Santos, o que difficultava toda equiparação nas taxas; alvitrando-se a encampação da Companhia pelo Governo, "cabendo ao porto de Santos a incumbencia de pagar a divida dahi resultante (cerca de 120 mil contos) e mais as despesas precisas com o custeio dos serviços e conservação do cáes" (Na *Tribuna*, 3 de Março de 1910):

> Com effeito, o cáes do porto do Rio de Janeiro não é obra de uma Empresa ou Companhia, não empenha ou onera capitaes de monopolios ou syndicatos; é obra do proprio commercio daquella capital, que, desde o segundo semestre de 1903, está concorrendo com uma taxa especial para a respectiva construcção.

---

(365) "Está quasi ultimada a transacção do Moinho Inglez. O Governo, ou antes o Sr. Ministro da Viação, já mandou declarar que não voltará atraz... Póde o ceu vir abaixo com o choque desse escandalo innominavel; ainda assim, a administração publica continuará a affirmar que não recua" (*Jornal do Commercio*, 5 de Julho de 1910). "Estulta pretensão de tornar-se o mentor do Governo brasileiro" chamou Carlos Sampaio, na secção livre do proprio *Jornal*, a essa posição, lamentando ver-se na contingencia de sahir, na replica, fóra de seus habitos, "magoando talvez alguns redactores do *Jornal do Commercio*, aos quaes o ligavam laços de antiga amizade".

(170) Estava a inaugurar-se a installação electrica de Itatinga. Como se viu, devia a Empresa ceder o excesso de energia para serviço da cidade, em bases que lhe seriam determinadas. Appareceu logo a suspeita de que seriam sacrificados os interesses urbanos pela cessão daquelle excedente, a baixo preço, á Companhia City of Santos, que os revenderia ao consumo a elevado preço o que não se deu. Ver adiante.

Entre nós, ao contrario, é uma companhia que tem a seu cargo todas as obras do porto e que se empenha ardentemente na respectiva exploração com as formidaveis taxas e largueza de concessão de seus amplos contractos.

E' de vêr, portanto, que os casos são radicalmente differentes: emquanto no Rio é o commercio que acommoda aos proprios interesses as taxas dos serviços do porto, porque do commercio é que estão sahindo os recursos precisos para a construcção do cáes, em Santos é o commercio que paga á empresa particular, que fez o cáes, as taxas que ella obteve por disposições legislativas e executivas, ora consolidadas em contractos sinalagmáticos.

Na Capital do Estado um de seus porta-vozes, o *Commercio de São Paulo*, opinou do mesmo modo pela encampação, solução tanto mais facil, escreveu, quanto nada soffreria a Empresa, indemnizada no seu esforço e nos seus bens e podendo contractar, ella mesma, uma vez equiparadas as taxas, os serviços com o Governo. Nessa argumentação, as taxas do Rio eram, em média, um terço menores que as de Santos. Não prohibia, aliás, a Constituição Federal, que se criassem, de qualquer modo, distincções e preferencias de portos de um Estado em relação aos de outros?

Foi a esse proposito que o maior orgão da mesma Capital alinhou alguns algarismos, que punham bem em saliencia o progresso de Santos. Um quarto de seculo antes, escreveu elle, o movimento maritimo ali era apenas de um quarto da tonelagem total das entradas e sahidas de navios pelo porto do Rio de Janeiro. Desde, porém, que a lavoura caféeira tinha tomado o desenvolvimento conhecido, Santos estava perto de alcançar a actividade do trafego do Rio de Janeiro. No ultimo decennio o movimento maritimo desses dois portos, já rivaes, assim se indicava pelo total das tonelagens de registo das embarcações entradas e sahidas:

ANNOS	SANTOS	RIO DE JANEIRO
	Toneladas	*Toneladas*
1900	1.726.837	3.388.951
1905	3.382.109	5.939.559
1909	6.678.354	9.886.600

Assim, explicou o *Estado de São Paulo*, a tonelagem registrada em Santos passou de 44% para 67% da apontada para o Rio, bello avanço augurando a esperança de que, dentro de poucos annos, o porto paulista igualaria ao carioca, já segundo da America do Sul, conforme esta collocação (4 de Outubro de 1910):

	Toneladas
Buenos Aires	16.999.992
Rio de Janeiro	9.886.600
Santos	6.678.354

Em 1909 o movimento commercial pelo mesmo porto de Santos se havia distribuido desta maneira, nelle incluido o intercambio com os paizes estrangeiros e com os outros Estados brasileiros:

Importação directa	114.055:285$000
Exportação directa	431.750:722$000
Importação por cabotagem	44.151:957$000
Exportação por cabotagem	16.579:693$000
Total em papel	606.517:597$000

Cahindo no equivoco de outros, alarmou-se o orgão paulista com a perspectiva de estagnação em que ficaria Santos em face das taxas do Rio de Janeiro.

Sobre o valor total do commercio de Santos, escreveu, o poder federal, o estadual e a Companhia retiravam nada menos de 22.4%. A *Cidade de Santos* commentou essa exposição, exaltando-a, no dia immediato:

> Já grande parte dos productos que procuravam o estrangeiro pelo porto de Santos, afastam-se delle, porque o exaggero das taxas faz o preço da venda não chegar para as despesas, quando se encontra a situação estabelecida com o maior calculo e precisão mercantil na Capital da Republica, que matará pela concurrencia a superioridade de nossa terra como entreposto commercial.

Tinham as duas Associações Commerciaes (São Paulo e Santos) nomeado uma commissão especial para o estudo da questão. No relatorio apresentado allegou-se que as vantagens resultantes das taxas do porto do Rio de Janeiro criavam, de facto, onus para as regiões que se serviam do porto de Santos, protegendo as trafegadas pela Central do Brasil, em detrimento das paulistas. No café, por exemplo, de producção média annual de dez milhões de saccas, o onus seria de tres mil contos se fosse despachado em Santos; no arroz de 540 réis por sacca; o assucar nacional, importado tambem por Santos, pagaria mais 830 réis por sacca; o algodão em rama 163 réis por arroba e o carvão 7$000 por tonelada. Concluia esse relatorio, depois de alludir a outros artigos de exportação (14 de Julho de 1910):

> Não seria razoavel pedir-se que as taxas do porto de Santos fossem promptamente reduzidas até igualar-se ás do porto do Rio e para a totalidade dos artigos trafegados; mas é inadiavel que, para os artigos sobre os quaes o trafego por Santos pesa exaggeradamente, sejam feitas concessões satisfactorias; basta que seja mantido o equilibrio para os poucos artigos adiante especificados; basta que, quanto a elles, as praças de Santos e Rio fiquem em pé de igualdade para a importação e exportação, e as commissões encarregadas do presente estudo dar-se hão por satisfeitas e com ellas todo o commercio, industria e lavoura do Estado de São Paulo.
>
> As commissões, convencidas da impossibilidade de uniformizar, de prompto, as taxas para todos os portos do Brasil, como parece intuito do Governo Federal fazel-o futuramente, e isso em virtude de contractos já existentes e que serão respeitados, acreditam, entretanto, na efficacia da intervenção valiosa do Governo junto á Companhia Docas, no sentido de se conseguirem as concessões indicadas, certas de que na presente emergencia essa Companhia se encontrará na defesa dos seus interesses ao lado dos interesses do commercio, da industria e da lavoura do Estado de São Paulo.

Nesse sentido officiou a commissão á Empresa, solicitando tambem o apoio do Governo do Estado. Promptificou-se este em auxilial-a, para o que o Secretario da Agricultura se dirigiu á Directoria da Companhia, com dados comparativos, na sua propria expressão, mais completos. Incluido o frete ferroviario para o Rio de Janeiro, havia, nas despesas de transporte para esse porto, reunidas ás do cáes, uma differença de 5$150 por tonelada de arroz, milho ou feijão, a favor do Rio; e isto, accrescentou, apesar de ser o percurso da Central de 500 kilometros, contra apenas 79 da São Paulo Railway. Para o café, ainda nas suas palavras, as despesas eram de 22$120 em Santos contra 22$500 no Rio:

	SANTOS	RIO DE JANEIRO
Capatazias	5$000	1$500
Carga	2$500	1$000
Frete ferroviario	14$620	20$000
	22$120	22$500

Escreveu A. de Padua Salles:

> Assim, é de maximo interesse, tanto para o Estado de São Paulo como para essa Companhia, modificar essas taxas de accôrdo com as cobradas no Rio. Importa que isso seja feito ao menos para as mercadorias de importação e exportação por cabotagem e para os cereaes exportados para os paizes estrangeiros, afim de evitar que taes productos passem a trafegar pelo cáes do Rio, pela Estrada de Ferro Central do Brasil.
>
> Com essas concessões, a vossa Companhia, cujos serviços reconhecemos todos os paulistas, não póde receiar prejuizos ou má remuneração de capital empatado. O crescente movimento do porto de Santos não estacionará e, pelo volume do trafego, garantirá á Empresa equitativa renda que já subiu de 4.384 contos em 1895 a 16.147 em 1909.
>
> Demais, com os favores lembrados, tornar-se ha possivel a formação de novas correntes commerciaes, como seja a da exportação do arroz para os paizes estrangeiros — commercio que só aguarda a diminuição de encargos em nossos portos para estabelecer-se francamente para a Argentina, Uruguay, Allemanha, Inglaterra, Portugal, etc., em competencia com o inferior artigo indiano.

Eram, na verdade, de impressionar os algarismos. Mas na apparencia. Santos não estava mais gravado que o Rio, pois os calculos, officiaes ou não, haviam omittido a taxa de 2% ouro, que o Rio pagava desde 1903 e não se cobrava em Santos. Era mesmo essa circumstancia que iria desviar, depois, parte da importação do primeiro para o segundo. Respondendo ao Ministro da Viação (que lhe remettera um recorte do *Commercio de São Paulo* contendo o texto do relatorio das Commissões das duas Associações Commerciaes), á Associação de Santos e ao proprio A. de Padua Salles, explicou Candido Gaffrée esta divergencia apparente.

A's Associações Commerciaes de São Paulo e de Santos esta foi a communicação (5 de Agosto de 1910):

> 1° — As illustres Commissões esqueceram-se de que no porto do Rio de Janeiro se paga além das taxas constantes do contracto de arrendamento dos serviços do cáes, a de 2%, ouro, sobre o valor official da importação, nos termos da lei n. 1.144, de 30 de Novembro de 1903, art. 2°, n. IV, § 1°, sendo esta taxa destinada para indemnizar as despesas com a construcção daquelle porto.
>
> No porto de Santos esta taxa não é cobrada. A importação não é onerada com o imposto de 2%, ouro.
>
> As Commissões, cujo relatorio serviu de base ao vosso officio, não levaram em conta nos seus calculos essa taxa de 2%, ouro, nem se dignaram informar qual a mais productiva, se a taxa de utilização do cáes (atracação, carga e descarga), cobrada em Santos e não no Rio, se aquelle imposto em ouro, percebido no Rio e não em Santos.
>
> Passou ainda despercebido ás mesmas Commissões que o commercio do Rio de Janeiro, desde o segundo semestre de 1903, tem sido onerado com aquella taxa ouro, sobre a importação e sómente agora, sete annos passados, lhe é dado gozar os proventos de um cáes apparelhado, continuando aliás a pagal-a.
>
> Em Santos, o commercio nunca pagou á Empresa concessionaria taxas que não remunerassem serviços effectiva e realmente prestados.

Adiante:

> 2° — As illustres Commissões, parece, sómente viram no contracto de arrendamento dos serviços do porto do Rio a clausula VI, onde se estabeleceram as taxas cobradas ao dono das mercadorias, sem observarem que ha outras taxas, especialmente a de conservação do porto (um real por kilogramma de mercadoria de importação estrangeira, salvo o carvão), cobravel desde que o navio descarregue no porto do

Rio de Janeiro, quer a descarga seja operada no cáes, quer em outro qualquer ponto dentro da bahia.

Taxa identica no porto de Santos está comprehendida na de utilização do cáes e incluida na de carga e descarga (Decreto n. 2.411, de 23 de Dezembro de 1896, clausula VIII).

Ainda:

3° — As mesmas Commissões emquanto que sob as rubricas importação e exportação contemplaram taxas cobraveis no porto do Rio, ao examinarem as taxas do porto de Santos dividiram-nas em cinco classes, a saber: estiva, descarga, capatazias, transporte e atracação. Não attenderam, porem, a que ha duas categorias destas taxas, que merecem ser assignaladas, para se apreciarem os seus effeitos relativamente ao custo dos serviços do porto, a saber: taxas obrigatorias e taxas facultativas. Se as primeiras representam o pagamento de um serviço que sómente a Companhia Docas de Santos póde desempenhar em virtude dos seus contractos, as segundas são a justa remuneração de um serviço em livre concurrencia com particulares, e é bem de vêr que se o commercio dá preferencia ao serviço da Companhia é certamente porque elle não é o mais caro da cidade de Santos.

Se as honradas Commissões tivessem prestado attenção a estas tres considerações expostas, chegariam a conclusões muito diversas das exaradas no parecer de 14 de Julho e com certeza não se impressionariam tão facilmente, a ponto de verem deserto de navios o porto de Santos, abandonado o seu cáes, estiolado o commercio da importante praça maritima.

Seria necessario lembrar em que condições ia fazer-se no Rio o serviço do porto?

Não desconheceis, Srs. Directores da Associação Commercial de Santos, que a lei n. 2.210, de 28 de Dezembro de 1909, no art. 30, autorizando a reducção das taxas do porto do Rio de Janeiro, mandou: "Reduzir as taxas de modo a, como complementares do imposto de 2% em ouro, assegurar a receita necessaria ao custeio do serviço e o das dividas contrahidas para a execução das obras, não devendo a nova tabella exceder as taxas que pesam actualmente sobre os navios e mercadorias de procedencia nacional ou estrangeira".

Na conformidade desse dispositivo, uma commissão nomeada pelo Governo organizou a nova tabella, que consta do contracto de arrendamendo do porto do Rio.

Esta commissão no relatorio de 17 de Fevereiro de 1910 declarou ter-se esforçado por manter nessa tabella os preços habituaes do porto do Rio de Janeiro.

Temos, pois, que as taxas que figuram no contracto de arrendamento do Rio, complementares do imposto de 2%, ouro, correspondem ás despesas que fazia o commercio neste porto antes do arrendamento. Por outra: manteve-se no porto do Rio o *statu quo*.

Ora, se até hoje o porto de Santos não temeu nem soffreu a concurrencia do porto do Rio, se o commercio de Santos e o de São Paulo nunca se derivaram para a Capital da Republica, se o Estado de São Paulo cresceu e prosperou, servindo-se sempre do porto de Santos, como affirmar que mantidas as taxas do porto do Rio, só porque ellas passam a ser percebidas pelo arrendatario dos serviços, o porto de Santos está condemnado e a corrente commercial do Estado desviada?

Ao Secretario da Agricultura do Estado, e depois de abundar nas considerações acima, escreveu Candido Gaffrée (21 de Setembro de 1910):

A Companhia Docas de Santos tem o maior empenho em reduzir as taxas actualmente em vigôr no porto de Santos e o fará espontaneamente logo que as circumstancias o permittam. Affirmaes, com justa confiança no futuro, que o movimento daquelle porto tende a crescer. Essa é a grande esperança da Directoria da Companhia, e logo que este augmento

Candido Gaffrée

de serviços se accentúe e, proporcionando renda segura para a amortização e remuneração do capital empregado nas obras, podeis contar que aquellas taxas serão diminuidas.

Não obstante a renda liquida da Empresa estar ainda longe de remunerar os capitaes empregados, a Companhia tem feito reducção consideravel nas taxas dos serviços que mais de perto se ligam á lavoura e ao commercio do Estado de São Paulo. Attendei para as tarifas dos armazens geraes da Companhia, que absolutamente não remuneram com o mais baixo juro o capital ali empregado; vide as ultimas reducções propostas pela Companhia e acceitas pelo Governo, não só quanto á estada livre, nos cáes e armazens, de mercadorias de producção nacional durante o tempo preciso para o seu embarque e desembarque não excedente de oito dias, como quanto ás taxas de transportes.

A Directoria da Companhia Docas de Santos tem feito o que está ao seu alcance e nas forças da sua situação economica e financeira para o abaixamento das tarifas do porto de Santos e continuará a assim proceder, tendo como regulador e limite da sua acção neste particular a garantia dos capitaes empregados na obra, capitaes de terceiros, confiados á sua administração e defesa.

Collocada a ultima pedra do cáes, já era tempo de se suavizarem as asperezas em torno da Empresa. Depois de cerca de vinte annos de luctas, acaso inspiravam-se de outra linguagem as communicações officiaes? O tempo não responderia pela affirmativa, porque outras tempestades iam occorrer, a começar no Legislativo, pela propria voz que o vinha occupando desde 1906; mais, porém, por effeito de força adquirida do que por superveniencia de outras razões de ataque. Novo, ao morrer do anno, só o texto de uma circular distribuida na Europa sobre a Empresa (171), circular que, no entender de Alfredo Ellis, redundava na confirmação parcial de suas accusações (172); e a isso voltaria depois. Não teriam ainda meia medida suas palavras contra o "indecoroso acto" que tambem chamou "decreto-gazúa", o decreto n. 7.578 de 1909 (173): "Perante o Governo passado, mais do que a lei, mais do que tres accórdãos do Supremo Tribunal Federal, mais, muito mais do que os interesses do povo paulista, pesou a advocacia administrativa posta em actividade pela Empresa archimillionaria..." Diante

---

(171) Senado, 12 e 13 de Novembro de 1910. Disse S. Ex. ter recebido do Velho Mundo essa circular, commentando-a. "Arrangement" foi trasladado pejorativamente por "arranjo". Onde se dizia que ella "la Compagnie, s'est dejà créé de larges réserves latentes", a interpretação foi de lucros exaggerados, indevidos. Se o accordo de 1909 ali se annunciava como "particulièrement favorable à la Compagnie", queria dizer que com elle se beneficiaria indevidamente a Empresa. Sobre essa circular ver adiante.

(172) Assim a cachoeira da Fazenda Pelaes. A escriptura consignava que Gaffrée & Guinle, donos da fazenda Pelaes, depois Senador Vergueiro, que haviam adquirido pela somma de cincoenta contos concediam á Companhia Docas de Santos licença para se utilizar de uma faixa de 50 metros de largura, como servidão, para passagem dos fios conductores de energia electrica subterraneos ou aereos, podendo ser percorrida livremente pelo pessoal de vigia e conserva da mesma Companhia. Approvadas as plantas de 1906 e 1907, só depois iriam passar os fios conductores, sendo a inauguração em 1910 Sobre essa venda, ver adiante.

(173) "Sr. Presidente, ante mais esta bandalheira que é o manifesto que acabo de lêr, quem não vê que o decreto de 4 de Outubro de 1909 não é senão uma gazu'a com que o Sr. Nilo Procopio Peçanha presenteou a Companhia Docas de Santos? Sim, uma gazu'a, pois, graças a esse acto immoralissimo, está essa Empresa habilitada a receber lisamente do Thesouro Federal, por occasião do resgate das obras, milhares de contos de réis a que licitamente não tem direito, bem como a auferir, tambem deshonestamente e em prejuizo do povo de São Paulo lucros liquidos superiores ao que lhe permittem a lei e o seu contracto." Alfredo Ellis, Senado, 12 de Novembro de 1910.

de uma reforma do regimento, S. Ex. pretenderia mesmo se consultasse ao Senado se consentia fossem supprimidos dos annaes todos os seus discursos (174).

No correr de 1910 deu-se o fallecimento de João Evangelista Vianna, membro do Conselho Fiscal, sendo substituido por Jorge Street, que teve como supplente Saturnino Candido Gomes. "Dolorosissima foi a perda de tão bom amigo e dedicado auxiliar" exarou em Relatorio a Directoria. Da acta da assembléa (30 de Abril de 1910) consta a deliberação, então tomada, de limitar o numero de acções ao portador, acabando-se com a faculdade, constante dos estatutos de 1907, de reconversão. Até 31 de Dezembro de 1909, haviam sido emittidas 25.000 acções ao portador. "A pratica, escreveu a Directoria, tem demonstrado os grandes inconvenientes de tão grande faculdade. O serviço da conversão e reconversão, com a consequente emissão de novos titulos, demanda tempo consideravel, além de exigir a maxima cautela, perturbando outros serviços urgentes e inadiaveis, a cargo do nosso escriptorio central". Foi, em consequencia, substituido o art. 4° dos referidos estatutos de 1907, pelo seguinte:

> O capital social é de 60.000:000$000, dividido em 300.000 acções de 200$000 cada uma, sendo 200.000 nominativas e 100.000 ao portador.
> Toda a acção é indivisivel com referencia á sociedade.
> Paragrapho unico — A Directoria, a pedido dos accionistas que quizerem, procederá á conversão das acções nominativas em acções ao portador, até completar o numero de 100.000. Preenchido esse numero, não se permittirá mais a conversão.

Tendo sido aberta, pelo Ministerio da Agricultura, concurrencia para a installação de entrepostos frigorificos, expôz a Companhia que, no porto de Santos, ella já ia fazer esses entrepostos, sem exigir os favores offerecidos no edital. Entre outras considerações escreveu (25 de Julho de 1910):

> A Companhia Docas de Santos, cujo maior empenho tem sido e continúa a ser acompanhar o progresso agricola, industrial e mercantil do Estado de São Paulo, já levou ao conhecimento de V. Ex. que assumiu o compromisso para com uma empresa de matadouros modelos, recentemente constituida em São Paulo, de construir armazens frigoricos na zona do cáes e, ainda depois de autorizada por V. Ex., encommendou no estrangeiro e espera em breve montar aquelles armazens, nos quaes receberá, para conservação e deposito, generos de facil deterioração, tanto nacionaes como estrangeiros sujeitos a impostos aduaneiros.

Foi nesse mesmo quinquennio que o cáes havia sido visitado por personalidades de renome, entre as quaes um futuro Presidente da França, Paul Doumer; além do referido Ministro da Viação, Lauro Müller, futuro substituto de Rio Branco na pasta do Exterior; José Marcelino, Governador da Bahia; Drs. Luiz Carlos Barbosa de Oliveira, com uma turma de alumnos da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, e Eulalio da Silva Oliveira, com outra da Escola Militar; e finalmente, Dr. Raja Gabaglia acompanhando outra turma de primeira, incluida,

---

(174) Foi o caso que o Senado tinha votado por unanimidade uma indicação proposta pelo representante de Matto Grosso, ampliando as attribuições do Presidente quanto ao artigo 14 do Regimento que prohibia expressões aggressivas da tribuna. Justificando sua indicação, assignada por mais 26 senadores, disse Antonio Azevedo: "Não é justo que cada senador, investido de sua immunidade, venha injuriar, calumniar, insultar collegas ou membros dos outros poderes". Orou Alfredo Ellis:

"Entendendo que a indicação do Senador por Matto Grosso, hontem votada, envolvia, até certo ponto, uma censura a esta cadeira que imerecidamente occupo (*não apoiados*) pela confiança do povo paulista, pretendia apresentar, antes de deixar a tribuna, um requerimento verbal para que V. Ex. Sr. Presidente, se dignasse consultar ao Senado se consentia que fossem suprimidos todos os meus discursos dos Annaes do Senado Federal". Senado, 18 de Novembro de 1910.

então, na visita a usina de Itatinga. Descrevendo essa visita disse o *Jornal do Commercio* que "os engenheirandos enthusiasmaram-se com as sérias difficuldades de construcção vencidas principalmente nas fundações da usina" e que "não menos enthusiasmo delles se apoderou pela disciplina e ordem que reinam em taes trabalhos". Ao que accrescentou um vespertino, no mesmo dia (*A Noticia*, 26 de Fevereiro de 1910):

> Não precisamos dizer que é com o maior prazer que registamos por nossa vez esta noticia; temos realmente a maior satisfação sempre que vemos constatada a capacidade e o patriotico esforço de que são maravilhosos resultados essas obras colossaes, a que, com tanta razão, o *Jornal* chama "orgulho da engenharia nacional", conceito que hospedes nossos, profissionaes do mais alto valor, têm generalizado ainda mais, reputando o serviço do porto de Santos um dos primeiros do mundo, do ponto de vista technico e do ponto de vista administrativo.
>
> As obras do Itatinga ainda não são tão conhecidas, mesmo porque ainda não foram inauguradas, mas constituem positivamente um padrão de gloria nossa nessa especialidade em que, sem a menor duvida, já está assente a base do progresso industrial do mundo.

Havia sido distribuido o Relatorio da Directoria de 1910. Nem sempre de rosas fôra a vida da Empresa, commentou um jornal do Rio, mas a má época, depois do lançamento da ultima pedra, ia passando. Depoimento maior, entretanto, não podia haver que o que, no proprio porto, nem sempre viu com sympathias as coisas da Empresa. Assim escreveu *A Tribuna* (Santos, 8 de Setembro de 1910):

> Isto aqui não era uma praça commercial. Era uma immensa camara mortuaria onde se faziam negocios. Mas um dia, dois homens de fé e inquebrantavel energia, apresentaram-se aos poderes da Republica, solicitando uma concessão para a construcção de um porto moderno.
>
> A muitos, a simples enunciação desse projecto parecia uma loucura. Onde encontrar operarios para trabalhos hydraulicos, numa terra onde as proximidades do porto envenenavam, fermentando podridões assassinas? Qual seria o salario capaz de compensar os riscos daquella obra, que se apresentava com o hediondo caracter de um verdadeiro corpo a corpo com a morte? Mas os Srs. Candido Gaffrée e Eduardo Guinle, obtida a concessão pedida, nem um instante duvidaram dos resultados da sua empresa gigantesca. Prepararam-se, reuniram elementos, dispuzeram tudo para o combate colossal á natureza hostil e no dia 8 de Setembro de 1890 era lançada a primeira pedra da muralha do novo porto de Santos. Deste dia em diante, Santos começou a ser uma terra habitavel.

Concluindo, depois de lembrar tambem os trabalhos de saneamento do Governo:

> O santista que contempla hoje a imponente linha de cáes que se estende do Vallongo aos Outeirinhos, com a sua multidão de mastros e chaminés de transatlanticos a se elevar para o céo, não póde furtar-se a um legitimo sentimento de orgulho.
>
> Santos é uma das maravilhas da civilização americana. O serviço aqui realizado pelas Docas não foi sómente um inestimavel beneficio para as regiões servidas pelo nosso porto. Foi tambem o maior passo dado pela sciencia moderna para a rehabilitação do clima do Brasil, que o estrangeiro julgava um paiz irremediavelmente votado ao horror do vomito negro.

Além-mar foi este o depoimento de Londres (*Times*, 26 de Dezembro de 1909):

> Aquelles que conheceram o porto de Santos 18 ou 20 annos atraz, ficarão certamente maravilhados diante dos melhoramentos por que passou.

> Naquelles dias a carga e descarga de mercadorias se realizava pelo meio de pontes de madeira ligadas aos trapiches alfandegados, em numero e tamanho totalmente inadequados. Em consequencia, os vapores tinham que descarregar em pontões onde permaneciam semanas, aguardando despacho. Navios a vela ficavam 3, 4, 6 ou mais mezes até que lhes chegasse a vez.

E depois de descrever a crise de 1892, com o cáes abarrotado, o carreto da praia para a estação pagando-se acima de 2 libras, os desvios e roubos, com um prejuizo, no mesmo anno de 1892, de mais de 1.750.000 libras para os importadores, escreveu o jornal londrino:

> Nesse anno de 1892, duzentos metros de cáes, construidos por uma firma local, com capitaes nacionaes, foram abertos ao trafego e dois annos depois mais mil metros estavam promptos para o serviço do porto.
>
> Hoje, ha uma muralha de cáes, desde a estação da estrada de ferro até os Outeirinhos, na extensão de 4.800 metros, com espaço amplo para os grandes transatlanticos que da Europa demandam a America do Sul. O bello cáes de granito está apparelhado com os ultimos e melhores apparelhos hydraulicos, e um navio trazendo ou levando 12.000 toneladas de carga, póde estar despachado em dez dias.
>
> A cidade de Santos, vestigio malsão, em 1892, de tempos coloniaes, tornou-se um conhecido porto de saúde, com bellas ruas e avenidas, bonitos edificios e trens electricos, tudo, cumpre confessar, devido á iniciativa e tino da Companhia Docas de Santos (175).

---

(175) "Digno de apreciação se torna, cada vez mais, o movimento deste porto, cujos serviços são executados e regulados pelo decreto n. 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893. O seu apparelhamento tem-lhe permittido, pontual e satisfactoriamente, attender ao commercio, á lavoura e ás industrias do Estado de São Paulo e ás exigencias e necessidades consequentes de seu maior desenvolvimento". Relatorio do Ministro da Fazenda, Leopoldo Bulhões, 1910.

QUARTA PARTE

(1911-1915)

CAPITULO XLIX

A QUARTA PAREDE NO PORTO

O quinquennio não é de pequena agitação na vida da Companhia. Ella começa com a quarta parede no porto, continúa com uma acção judicial para devolução da taxa de capatazias, envolve-se na phase das emprezas Farquhar e afinal desfecha no pedido official de São Paulo para construcção de um cáes proprio, como contrapeso ao existente. De tudo isso fica traslado adiante. Este capitulo annotará as medidas de caracter administrativo e os factos ligados á parede, occorrentes todos entre 1911 e 1915.

Naquellas medidas, occorrido o fallecimento de Eduardo P. Guinle, foi substituido por Eduardo (22 de abril de 1913), e depois por Guilherme Guinle (30 de abril de 1914), o qual seria, afinal, com a morte de Candido Gaffrée, o Presidente da Companhia. Fallecido tambem um antigo membro do Conselho Fiscal, Olympio Frederico Loup, foi approvado (assembléa de 22 de abril de 1913) um voto de pesar, elegendo-se no seu lugar Saturnino Candido Gomes, e como supplente, Virgilio Ramos Gordilho. Morto este no anno seguinte, com identica manifestação de pesar por parte da assembléa geral então reunida, elegeu-se no seu lugar Alberto de Faria (30 de abril de 1915). Approvada a 16 de agosto de 1913, publicou-se no *Diario Official,* de 20 de novembro seguinte, novo regulamento para o serviço interno de administração e policia da Companhia. Ao pessoal technico da construcção e da administração Mario Monteiro, Chefe da Contabilidade na matriz; Alvaro Ramos Fontes, Superintendente em Santos; Ulrico Mursa, Victor de Lamare, Emilio da Gama Lobo d'Eça, se juntou, como encarregado da direcção das installações de Itatinga, o engenheiro Affonso Krug, sendo louvados todos em assembléa (30 de abril de 1914), pelo desempenho das respectivas funcções. Esse quinquennio vae ser, tambem, o de maior movimento conhecido até então no porto; o que, pelo reflexo nos lucros, mais avivava as hostilidades. A proposito do ultimo Relatorio da Directoria escreveu a *Noite* no Rio de Janeiro (19 de abril de 1912):

> Todo esse assombroso movimento, que o relatorio nos revela, incluindo o dos armazens geraes, verdadeiramente modelares em todo o Brasil, é o café, o grão de ouro, que lhe dá vida e o incrementa. E' mesmo o café o unico producto de exportação depositado nos armazens geraes, onde delle entraram durante o anno passado 71.559 saccas, das quaes 23.146 ficaram em deposito no fim de 1911.

Foi tambem nesse quinquennio que se julgou a acção proposta por Manoela Lacerda Vergueiro, Eurico Vergueiro Lacerda e outros, viuva e successores de Affonso Vergueiro, para rescisão da escriptura de venda da fazenda Pelaes.

Em sua sentença disse, entre outras razões, o Juiz Pires de Albuquerque (*Diario Official*, 19 de abril de 1914):

> Considerando que tanto esta como a segunda questão de direito levantadas na contestação provieram do interesse para a decisão da causa desde que os autores não conseguiram fazer a prova da pretendida lesão, na forma da Ord. 1, 13 pr.; de facto:
>
> Considerando que não era o vendedor pessôa simples ou inexperiente, mas um commerciante intelligente e conhecedor do negocio, como attestam o exito que logrou alcançar e as posições de destaque a que ascendeu no centro adiantado em que exercia sua actividade e que a transacção se fez, não por captação, suggestão, ou mesmo proposta dos réos, mas por insistente solicitação do mesmo vendedor;
>
> Considerando que as referencias vagas e imprecisas das testemunhas ao estado de saude de Vergueiro e os dois graciosos e suspeitos attestados de fls., não bastam para autorizar a affirmação de que elle soffria, ao tempo da venda, de perturbações mentaes que lhe viciam o consentimento, tanto mais quando é certo que então se achava ainda na direcção de seus negocios;
>
> Que tanto menos podem os autores invocar esta circumstancia quando a primeira dentre elles, D. Manoela de Vergueiro, cujo tino e criterio são abonados pelas testemunhas da causa, assignou sem relutancia e sem oppôr objecções a procuração para a venda, apezar de saber que era 50 contos, preço ajustado, conforme ella mesma declara no seu depoimento de fls.
>
> Considerando que os dois exemplos apontados, as vendas dos sitios Moinho e Portão Queimado — não fornecem o criterio exigido pela citada Ordenação — o justo preço da coisa vendida por commum estimação ao tempo da venda — porque além de serem apenas dois casos, referem-se a transacções effectuadas em época diversa e a immoveis em situação differente;
>
> Considerando que tão pouco póde ser invocado para justificar o pedido o valor a que tenha porventura attingido hoje o immovel em questão, valor imputavel de um lado ás grandes e dispendiosas obras praticadas pelos réos, já para sanear a região já para captar e aproveitar as aguas da cachoeira de Itatinga e de outro ao rapido e crescente desenvolvimento do porto de Santos;

Adiante:

> Considerando que da influencia deste desenvolvimento sobre o preço das terras circumvizinhas é um exemplo bem frisante a propria fazenda Pelaes, avaliada em 1877, em 5 contos, em 1880, em 10 contos, vendida em 1895 a Affonso Vergueiro por 15 contos, e por este em 1903 a Gaffrée & Guinle por 50 contos;
>
> Considerando que os autores não contestam que Vergueiro adquirira por 15 contos a alludida fazenda e que para concluirem que foi lesiva uma transacção que oito annos depois lhe dava um lucro de 35 contos sobre essa quantia, sustentam que elle despendeu cerca de 20 contos em bemfeitorias, mas
>
> Considerando que o exame de fls. ("meio mais prompto e facil de verificar a procedencia ou falsidade desta allegação" — Accordam de fls. 622), accusa apenas uma despesa de 68:999$190, que se não póde considerar empregada em bemfeitorias, mas sim na exploração agricola e custeio da mencionada fazenda, exploração que foi um verdadeiro insuccesso e como attesta ainda o exame, denunciando que a propriedade rendera em todo esse periodo a insignificante quantia de 2:751$000.
>
> Considerando que este insuccesso, alliado á má situação em que por fim cahiram os negocios de Affonso Vergueiro, impossibilitado de empregar novos capitaes e carecendo de recursos para satisfação de compromissos commerciaes, explica por si só e cabalmente que elle acabasse abandonando os projectos que, em principio, formara a respeito daquella propriedade agricola que tão inuteis e pesados sacrificios lhe estava custando e se resolvesse a alienal-a, como effectivamente fez;

Considerando o mais que dos autos consta:

Julgo improcedente a acção e condemno os autores ao pagamento das custas.

Districto Federal, 14 de abril de 1914 — *Antonio J. Pires de C. e Albuquerque.*

Quanto ao esforço defensivo, o anno de 1911, como o anterior, passaria quasi sem luta. (1) Em compensação, nos tres seguintes retomaria a Empreza a estrada aspera, que já não a surprehendia, taes os obstaculos encontrados. E' que, para falar ainda só de 1911, a attenção publica se desviou, no Rio de Janeiro, para outro ramo da actividade do Ministerio da Viação, o das Estradas de Ferro. Estas foram para o cartaz, atacadas violentamente pela remodelação por que iam passando nas suas respectivas concessões. Dias a fio andou alta a accusação e a defesa, — nesses assumptos industriaes, pelos interesses em jogo, dominou sempre a paixão, — com replicas e treplicas. Os artigos de "Um engenheiro", no velho orgão, foram a metralha de maior calibre. Este trecho de suas razões davam idéa da offensiva (*Jornal do Commercio,* 16 de janeiro de 1911):

> Convencemo-nos de que, se não ha documentos evidentes de concussão entre funccionarios e contractantes, ha provas esmagadoras do maior desbarato e menoscabo dos dinheiros publicos, ha indicios vehementes de falta de escrupulo e de criterio na concessão de favores e na seriedade com que têm sido ultimamente concluidos esses negocios da Viação.

Não tomou assim luvas a censura. "Proprio de um Governo deshonesto e cinico" foram chamados aqui os accôrdos da Ceará e Sul Mineira. "E' tambem assim que se explica o predominio de outros dois arranjadores", escreveu-se ali, a proposito dos contractos da Rio Grande do Sul, Goyaz e Noroeste. "Raros foram os contractos de arrendamento ou construcção de estradas de ferro já existentes, que não soffressem alteração com gravame para os cofres publicos", exclamou-se acolá. Repuzeram-se as coisas no seu lugar, falaram, algarismos em punho, as emprezas em causa, destruindo-se exaggeros. O tempo faria justiça á iniciativa de homens que, enfrentando a precariedade da nossa vida politica quanto não os excessos de nosso nacionalismo, souberam então attrahir para o Brasil os capitaes necessarios ao desenvolvimento industrial. Egualmente visado na campanha, tendo com Teixeira Soares, trazido para cá nada menos de 50 milhões de libras esterlinas, foram do nobre companheiro, tambem hoje morto, Pedro Nolasco, depois de cifras e argumentos, estas palavras (*Jornal do Commercio,* 20 de janeiro de 1911):

> Nunca pretendi mais que trabalhar pela terra em que nasci; e por isso, quer como profissional, quer como industrial, tudo tenho feito dignamente para obter serviços e corresponder á confiança em mim depositada e que não solicitei.
>
> As nossas emprezas nunca occultaram ao Governo o que quer que fosse, nem procuraram intermediarios para solução de seus negocios e terão grande satisfação em fornecer ao Sr. Ministro, ou a quem

---

(1) Não faltou impugnação occasional á isenção de direitos. Entre outros, a 23 de julho de 1915 teve a Empreza que responder á impugnação do Ministerio da Fazenda sobre artigos importados. "Ora, gozando a Companhia Docas de Santos de isenção de direitos para todos os materiaes necessarios á construcção e conservação de suas obras e edificios, demonstrado fica, que os materiaes, a que se refere, são exclusivamente destinados e necessarios á conservação dos edificios de sua propriedade, não podendo sobre elles recair a negativa de isenção de direitos".

> S. Ex. indicar, todos os elementos precisos para esclarecer as duvidas, que possa ter.
>
> Quanto a mim, nunca fui arranjador de negocios, na maioria dos casos tenho sido consultado, como o nosso illustre presidente; aos amigos dou a minha opinião com sinceridade e desinteresse; e até hoje nenhum mostrou-se arrependido de tel-a ouvido. Isto me tranquilliza.

O capital estrangeiro, tão requestado quando preciso e aggredido quando já aqui produzindo, ia entrar em grossa celeuma no quinquennio em curso. O Rio de Janeiro inquietar-se-ia com isso, sem que deixasse de agitar-se, tambem em 1911, por outro assumpto ruidoso, o do fornecimento da agua, nos canos do Xerém. Quanto a Santos, parecia de repouso, senão de louvor o ambiente. "As Docas têm apenas vinte annos, e vinte annos em que aquella actividade foi muitas vezes desperdiçada na resistencia a ingratas perseguições" commentou uma voz a proposito do relatorio desse anno. Outra escreveria: "São Paulo, o grande Estado, sempre em franco progresso, tem na maravilha do porto de Santos o melhor expoente de seu formidavel desenvolvimento". Mas a parede, a estalar logo depois, faria reapparecer a luta.

A essa parede, — a quarta do porto, desde a inauguração do primeiro trecho do cáes, — precedeu breve agitação operaria, que lhe preparou o caminho. Foi a reunião contra a carestia da vida, que se convocou por um boletim da Federação Operaria, com a cooperação dos syndicatos dos pintores, carpinteiros, pedreiros, canteiros, estivadores e outras classes. Era seu trecho principal (26 de maio de 1912):

> O aluguel das habitações elevou-se consideravelmente, tendo os inquilinos que pagar 40 ou 50 mil réis por quartos que não passam de cubiculos onde se amontôam em espantosa promiscuidade as numerosas familias... O pão, a carne, o café e outros generos são objectos de luxo e alguns foram elevados cento por cento nos seus preços. Não se póde occultar a triste realidade: nos lares proletarios lavra a fome negra, a miseria horripilante.

Um mez depois, e apezar de desmentido nos centros operarios de que se cogitasse de parede, já era o syndicato de estivadores e trabalhadores do porto que convidava para uma reunião, na qual se trataria "dos meios a pôr em pratica para augmentar o salario aos trabalhadores de carga e descarga e das Docas". Nesse mesmo mez de junho o referido syndicato concitou os companheiros "para prestarem apoio á*grève* de São Paulo, luctando pelas oito horas de trabalho". Dias mais tarde declaravam-se em parede, voltando, porém, pouco tempo depois, ao serviço. A esta reivindicação juntaram os carroceiros a sua, — o dia de 10 horas, — uma vez que allegavam trabalhar de 14 a 18 horas por dia, num movimento que, tambem apenas iniciado, terminou. Escreveu a respeito o *Diario de Santos* (27 de julho de 1912):

> A *grève* actual cifra-se em dar aos carroceiros o dia de 10 horas, quando as demais classes trabalhadoras já estabeleceram o dia de 8 horas. Haverá nada mais justo e racional? Se alguma coisa ha, de injusto e de irracional, é esses homens, é os membros dessa classe contentarem-se com o dia de 10 horas, quando as demais classes já estabeleceram o de 8.

Foi logo depois que surgiu a grande parede (19 de agosto — 10 de setembro de 1912). Quando terminasse, opporia a Federação Operaria a essa breve

resistencia a maior da anterior. Disse seu boletim (*Cidade de Santos*, 13 de agosto de 1912):

> A *grève* terminou. Ninguem diria que ella durasse tão pouco tempo, visto como a de 1908, perdurou 27 dias; 27 dias dias de uma lucta titanica que o proletariado de Santos sustentou heroicamente contra a polvo, sempre soberba, sempre insolita, para quem lhe produz toda a sua grandeza, para quem lhe serve de pedestal á sua ironica arrogancia.

Apezar de insufflado por outros elementos do trabalho urbano, ficou o movimento restricto ao pessoal da carga e descarga da Companhia, em numero de dois mil e cem, pedindo augmento de 5$000 para 7$000 de diaria. Em officio (19 de agosto), o Syndicato de trabalhadores da Empreza havia solicitado esse augmento, mas ao mesmo tempo telegraphou ao Governo Federal pedindo commutação da pena de morte imposta nos Estados Unidos da America a dois anarchistas italianos, Ettore e Giovanetti. Respeitavel no seu intuito de bem estar economico, ficou assim claro que o movimento, como o proprio telegramma indicava, tinha raizes na inspiração de agitadores estrangeiros, expulsos de outras terras para a nossa. Pediu o Governo de São Paulo ao Federal a expulsão dessa gente. Num dos comicios realizados em frente da Alfandega, os oradores mais violentos foram hespanhoes, um dos quaes concitou todos á luta, "antes que essa policia, vendida ao Governo do Estado, nos venha esmagar a pata de cavallo; antes que esse exercito de bandidos e de ladrões nos venha assaltar; antes que essa marinha de sicarios e de miseraveis nos venha atacar".

O augmento de salario ficára para estudo, desde a ultima parede. Então, dirigira-se a Companhia ás outras, do Estado e de fóra, para o fim de informar-se sobre os salarios dos respectivos operarios e tomar uma decisão: — Leopoldina Railway, Central do Brasil, Obras do Porto do Rio de Janeiro, Lloyd Brasileiro, Alfandega de Santos, São Paulo Railway, Mogyana, Sorocabana, Rio e São Paulo Light & Power, etc. (2). Em communicação publica explicou Alvaro Ramos Fontes, Superintendente, que o salario era de 5$000 por dia; e que, por trabalho supplementar, pagava a Empreza mais 2$500 até ás 10 p. m. e outro tanto dessa hora á meia noite; não podendo ir além no momento, o que, com os exaggeros já habituaes, levantou impugnação. Assim, a *Plateia*, da Capital do Estado (22 de agosto):

> Como hontem francamente accentuámos, quanto mais se estudam as origens desse movimento mais se convence a gente de que ha nelle qualquer coisa de sympathico em favor daquelles cujo dorso verga ao jugo tremendo dos multimillionarios da omnipotente Companhia.
>
> Sobre o suor dessa desventurada plebe como sobre os esforços continuos dos nossos lavradores e industriaes architectaram os prepotentes concessionarios do cáes de Santos a phenomenal pyramide de es-

---

(2) "Rio de Janeiro, 9 de outubro de 1908. Por occasião da *grève* de trabalhadores occorrida ultimamente em Santos, foi examinada a idéa do pagamento por hora, em substituição ao do salario por dia de 10 horas. Essa idéa, apresentada em conferencia realizada nesta cidade entre os Exmo. Srs. Ministros da Industria, Viação e Obras Publicas da União Federal, da Fazenda e da Agricultura do Estado de São Paulo, foi acceita para base de estudo, no que concordou esta Companhia.

"Afim de fazer e submetter ao exame a decisão do Exmo. Sr. Ministro da Industria o estudo do preço por hora de trabalho, vem esta Companhia solicitar de V. S. a fineza de mandar fornecer-lhe as seguintes informações, referentes aos trabalhadores sem officio empregados nos serviços a cargo de V. S.: 1º) O salario diario; 2º) O numero de horas do dia a que se refere esse salario; 3º) Qual o preço pago por hora de trabalho, caso seja esse o systema adoptado. Agradecendo, etc., pela Companhia Docas de Santos — *C. Gaffrée*, Director".

terlinos em cujo vertice se alcandoram para zombar das queixas do povo atrozmente espoliado.

E a *Gazeta,* tambem de São Paulo (22 de agosto):

> A Docas não é sentimentalista nem costuma cumprir o que promette, desde que se trate de distribuir magras generosidades ao seu pessoal de serviço. Este fica, de ordinario, ludibriado, e quando appella para a *grève,* a Docas super-argentaria como é, apita pela policia e ordena uma violencia; quando não se bate, encarcera-se pelo menos uma leva de homens que não se sentem escravizados ao misero quinhãozinho que a Docas favorece como remuneração escassa e injusta, a titulo de paga de trabalho.

No porto, o *Diario de Santos* (24 de agosto):

> A Companhia havia assumido o compromisso ha quatro annos atraz de melhorar as condições de salario dos seus operarios.
>
> Entretanto, dominada pela vertigem dos seus lucros fabulosos, pelas suas rendas cada vez mais crescentes, esqueceu esse compromisso e foi deixando sempre os seus operarios na mesma situação, a perderem dia e noite as energias de sua actividade no serviço esgotante de prosperidade da Companhia, sem que esta, ao menos por um sentimento de equidade, lhes augmente qualquer parcella no salario. Vem dahi esse movimento de reivindicação em pról do cumprimento da promessa já feita e em nome do direito que tem todo homem, qualquer que seja sua posição, de melhorar de sorte.

Ao que respondeu *A Noticia,* tambem de Santos (26 de agosto):

> O que nos parece é que toda essa grita, todas essas maldições não passam de despeito por se vêr uma companhia nacional, a mais poderosa do Brasil, tão bem dirigida, tão bem administrada e com um serviço que póde servir de modelo em qualquer paiz do mundo. A' excepção dessa demora que, como demonstramos, não é culpa da Companhia, todo o serviço do cáes é feito com uma perfeição admiravel e com uma regularidade mathematica.

No Rio de Janeiro o *Jornal do Commercio,* sobretudo, verberou a parede, não tanto pelo salario, mas pelo instrumento, que era, de agitações perniciosas. O proprio salario era o commum, senão o maior no momento (20 de agosto):

> O trabalhador braçal das Docas ganha 5$000 diarios, ou seja tanto ou mais do que muitos funccionarios publicos de nomeação e muitos empregados do commercio. Gozam, além disto, de um sem numero de vantagens, asseguradas por uma sociedade beneficente, que a propria Empreza organizou e auxilia em beneficio de seu pessoal. Compram os generos na Cooperativa pelo preço do consumo; se adoecem, tem medico, pharmacia e diaria garantida; e, nos casos de morte, a associação entra com o necessario para a despesa do funeral.
>
> Apezar disso tudo, não estão contentes e querem agora a fixação de seu salario em 7$, ou seja um augmento de 2$000 de pancada. E' positivamente um regimen de desordem e de terror que se quer implantar em Santos, com prejuizo para o commercio e a lavoura de São Paulo, cujo Governo precisa agir com energia para jugular esse movimento.
>
> Ao Governo Federal tambem não póde ser indifferente essa attitude dos trabalhadores das Docas. O cáes é zona federal e a sua intervenção ali, com tropa do Exercito, completará de modo efficaz a acção da policia paulista fóra dos armazens, nas ruas circumvizinhas.

Interveio, com effeito, o Governo Federal, para ali destacando o *scout* "Rio Grande do Sul", sendo pouco a pouco retomado o serviço de carga e descarga, com o movimento, num só dia, de 4.876 volumes saidos e 11.148 saccas de café embarcadas. Ao mesmo tempo rebentavam em Juiz de Fóra e no Estado do Rio de Janeiro outras paredes, tambem de breve duração (3). A Companhia havia convidado os homens a retomarem o serviço, depositando judicialmente a somma de 198:799$970, equivalente ao salario dos que não haviam attendido ao seu appello. Mais do que tudo, havia concorrido para o desfecho a agitação anarchista estrangeira. "Essa parede, escreveu no Rio de Janeiro ainda o *Jornal do Commercio,* deve ser interpretada no seu exacto sentido, que vem a ser o de um pessimo symptoma da desorganização do trabalho no Brasil". Para voltar ao assumpto no dia immediato: "E' o fermento da anarchia introduzida na massa proletaria brasileira pelos elementos adventicios perigosos, expulsos de Barcelona, Genova, Buenos Aires e Montevidéo" (4). Esse foi tambem o sentimento na Capital do Estado, um de cujos orgãos, o maior, estampou de Santos commentario de seu correspondente, segundo o qual os operarios da cidade, que primavam sempre pela honestidade e dedicação ao trabalho, deviam voltar a este, não mais acceitando "as insinuações perversas de meia duzia de espertalhões deportados de outras plagas para, entre nós, aproveitando-se da bondade dos nossos trabalhadores, explorarem sua bôa fé". No porto invertiam-se os papeis, solidarizando-se o *Diario* com a parede e della se divorciando a *Tribuna,* que, a proposito do appello da Empreza para a volta ao serviço, escreveu (20 de agosto):

> Não sabemos qual será a attitude que manterá a classe dos trabalhadores, perante a resolução da Companhia. A attitude aggressiva dos trabalhadores, nesta ultima parede, tem divergido notavelmente da que mantiveram nas paredes anteriores. Os trabalhadores têm tentado prohibir a liberdade de trabalho, provocando a intervenção da força armada. Por este caminho, indiscutivelmente errado, têm alienado as sympathias, chamando sobre a classe o odioso deste movimento cuja demora póde trazer graves prejuizos á nossa praça, prejuizos que se farão sentir em todas as classes.

"Para onde vamos? E' que os espiritos eminentemente conservadores da ordem social das coisas assombram-se com constantes movimentos paredistas", escrevia, na mesma cidade, *A Vanguarda* (25 de agosto); ao passo que para o *Diario,* a proposito da adhesão de cocheiros e carroceiros, o autoritarismo, as intransigencias nada resolviam, rematando: "As *grèves* surgem universalmente" (16 de setembro). O movimento teve repercussão na Camara Federal, por causa de prisões effectuadas, na palavra de Martim Francisco, representante de Santos, que atacou a repressão policial, justificando a parede pelas difficuldades mate-

---

(3) "O movimento paredista em Santos, aqui e em Nictheroy continúa com tendencias a augmentar", analysou o *Jornal do Commercio* (23 de agosto) para escrever dois dias depois, sob o titulo de "Fermentos Anarchicos": "Em Santos os paredistas, insufflados por anarchistas estrangeiros, persistem afastados do trabalho; mas a Companhia Docas, por seu lado, está resistindo á pressão, e já conseguiu hontem regularizar um pouco os serviços de carga e descarga do cáes, por intermedio de pessoal que daqui mandou para lá. Os ensaccadores de café tambem não desanimaram e continuam sustentando a parede, tendo porém os exportadores esperança de poder substituil-os em breves dias". *Jornal do Commercio,* 25 de agosto de 1912.

(4) "Trata-se, como os factos estão provando, de um movimento anarchico, promovido por agitadores estrangeiros deportados do Rio da Prata e que encontram, no Brasil, um excellente campo para propaganda de suas doutrinas de morte ao capital e guerra sem treguas aos interesses representados pelas classes conservadoras". *Jornal do Commercio,* 22 de agosto de 1912.

riaes da vida (5); e de Nicanor do Nascimento, deputado pelo Districto Federal, que a filiou á teimozia da Companhia Docas de Santos em não attender ás reclamações dos seus operarios, pedindo a intervenção do Governo de São Paulo para a terminação desse "anarchico estado de coisas". Falou em defesa Galeão Carvalhal, representante tambem de Santos, para explicar que as prisões se haviam realizado por força de mandados judiciaes e que não tinha havido tropelias policiaes, pois já estava instituida a policia de carreira, que constituia um progresso em São Paulo. "O movimento grevista em Santos, declarou S. Ex. (26 de agosto) não conquistou, desta vez, a sympathia publica, devido aos processos adoptados".

CAPITULO L

Eduardo P. Guinle

O periodo em estudo é, sobretudo, o do fallecimento de Eduardo P. Guinle, occorrido aos 10 de Março de 1912.

Hostil, por instincto, aos abastados, sobretudo quando contra elles trabalhada por uma companha tenaz, a opinião geral não podia sentir a personalidade de labôr e perseverança que desapparecia. As elites, o jornalismo, estes puzeram-lhe em relevo certos traços da vida e da obra, já agora definitiva.

Fôra do proprio porto de Santos, dois annos antes, por um dos seus opugnadores mais apaixonados, a confissão de que o cáes constituia um dos mais bellos orgulhos da engenharia nacional (6). Já não era tempo de se despazerem prevenções e arestas? Assim via o *Correio da Manhã* no fallecido um dos grandes empreendedores nacionaes, simples, modesto, justo, sempre operativo (11 de Março de 1912):

> O Sr. Eduardo Guinle era positivamente um dos mais fortes capitalistas brasileiros. Espirito empreendedor, intelligente e, sobretudo talhado para os grandes negocios, conseguiu tornar-se um nome de destaque nos meios commerciaes e industriaes do Brasil.
>
> Um dos empreendedores das Docas de Santos, que tão relevantes serviços, apesar de tudo, prestam ao Estado de São Paulo, o Sr. Eduardo Guinle, justiça lhe seja feita, póde ligar o seu nome á prosperidade do grande Estado visinho. Era, pessoalmente, um homem de bons sentimentos, simples, modesto, justo e sempre trabalhador.

---

(5) "Explica ter esse movimento do operariado tal ou qual justificativa, pois é a repetição do elogiavel movimento de 1908, que o orador applaudiu e animou, e que terminou por um accôrdo até hoje não cumprido. Tivesse havido observancia do promettido e combinado e hoje estaria o trabalho em Santos soffrivelmente regularizado.

"Accresce assignalar que, em Santos, a vida é carissima; a arrecadação de impostos municipaes approxima-se de quatro mil contos; e isso em cidade com pouco mais de sessenta mil almas, que do Governo estadual e não do municipio recebem os serviços de agua e esgotos e pagam tambem directamente o de illuminação. Em Santos, a divida do Municipio está calculada em dezoito mil contos! O Municipio de Santos deve seis vezes a renda do Ceará e da Parahyba". — *Martim Francisco,* Camara, 22 de agosto de 1912.

(6) "Felizmente, nesse ponto o plano envolvente vae encontrar a resistencia dos Srs. Gaffrée & Guinle. Elles são os unicos que tem resistido, procurando reservar, no futuro, uma possibilidade de concurrencia que seria a unica salvação da nossa independencia economica. A luta entre os dois activos brasileiros e o opulento grupo formado do *trust* travou-se no terreno da energia electrica, em São Paulo, no Rio e na Bahia. Agora, Gaffrée & Guinle recebem o ataque na obra que é a gloria de sua vida e um dos bellos orgulhos da engenharia nacional". *Tribuna,* Santos, 19 de Julho de 1910.

Se de tal modo se exprimia um dos orgãos hostis, não era de surpreender que os representativos das chamadas classes conservadoras, ou desde o principio defensores da Empresa, nas varias crises por que passára, se manifestassem em declaração de devido apreço. Assim o maior delles, o *Jornal do Commercio* (11 de Março):

> O Sr. Eduardo Guinle occupava entre nós um lugar de grande destaque pela sua fortuna, pela sua educação e pelas suas admiraveis qualidades empreendedoras, que honravam sobremodo a nossa raça, tida erroneamente por muita gente, durante longos annos, como incapaz de conceber e realizar projectos de vulto.

E depois de relembrar as origens modestas:

> Não precisamos dizer agora o que representa este collossal trabalho de engenharia que ninguem se animava a empreender e que a propria provincia de São Paulo não se atreveu a iniciar. A concessão dada em Agosto de 1870 ao Conde de Estrella e outro resultou improficua, e o mesmo aconteceu com a autorização concedida ao Governo Provincial em Dezembro de 1882, para melhorar o littoral da cidade de Santos, apesar das successivas prorogações da concessão.
>
> A tenacidade dos dois capitalistas brasileiros levou de vencida todos os obstaculos e a grande obra ahi está como um eloquentissimo attestado de nosso espirito de iniciativa e capacidade para o progresso.

Isto quanto á obra. Quanto ao homem:

> Esforçado, laboriosissimo, o Sr. Eduardo Guinle foi empregando aqui mesmo os seus capitaes e vendo a sua fortuna augmentar sempre como um justo premio. Educou e encaminhou os filhos na sua escola de energia, pondo-os á frente de empresas importantes, com a sua assistencia e conselho.
>
> Quando o Governo deliberou abrir a Avenida Central e remodelar a cidade, o Sr. Eduardo Guinle foi um dos mais enthusiasmados em acompanhar esse movimento de renovação, que tão bem condizia com o seu coração de brasileiro e com o seu espirito progressista e empreendedor.

A *Gazeta de Noticias* pôz em contraste a abastança e o recato. Construindo o cáes, não havia só o intuito do ganho, mas tambem um alto anhelo nacional (10 de Março):

> Elle não chegou á culminancia de uma enorme fortuna, sem ter conquistado palmo a palmo o terreno em que devia edifical-a, sem ter superposto, uma a uma, as pedras desse edificio.
>
> Foi um honesto, na mais completa acepção da palavra; foi um recto e foi um justo. Por mais que o scepticismo da nossa época possa vêr como factor exclusivo de empreendimentos o utilitarismo pessoal, todos quantos tiveram a honra da sua convivencia pódem affirmar que é bem possivel que os empreendedores das Docas de Santos não tivessem pensado só na extensão dos bens materiaes que dahi lhe adviriam, mas que é absolutamente certo que elles viram sempre o que esse empreendimento representava, como gloria e como riqueza, para o nome do Brasil.

Na *Imprensa* sobrelevou-se, sobretudo, entre tantas contingencias passadas, a amizade dos dois directores, "e a lucta titanica desses dois homens contra tudo e contra todos foi formidavel" (11 de Março):

> A historia dessa Empresa é a historia dessas duas vidas — uma das quaes acaba de se extinguir nesta madrugada de domingo. E é bem uma historia typica, onde ha todas as alegrias, todas as miserias, todas as

virtudes, todas as tristezas da vida. E nisso tudo — que nós não podemos recordar neste momento doloroso, sinão com rapidez — sobreleva a amizade perfeita que une esses dois caracteres, desde a remota infancia, apparelhando-os para a immensa lucta que os esperava.

Em São Paulo, um ou outro necrologio banal. Após breves referencias aos começos e difficuldades das obras em Santos e a concessão finalmente obtida, escreveu-se (*Estado de São Paulo,* 11 de Março):

> No entanto, a importantissima obra ahi está e é justo consignar que a devemos principalmente á tenacidade dos dois capitalistas. Ella foi a origem da grande fortuna de ambos, mas prestou ao nosso Estado enormes serviços.

Descontando a parte da boa estrella, sempre presente nos triumphos humanos, pôz a *Etoile du Sud,* orgão dos interesses francezes, a tenacidade acima de tudo (17 de Março):

> A sorte, a boa estrella, si se quizer, favoreceram singularmente os Srs. Gaffrée e Guinle. Sem estarem munidos de diplomas scientificos que autorizassem vel-os á testa de uma obra, cuja execução exigia estudos ou conhecimentos technicos, ambos assumiram a responsabilidade enorme dos trabalhos que transformaram radicalmente o futuro economico de um dos portos mais importantes do littoral brasileiro. Todos os outros successivamente fracassaram, e foi graças (não nos cansemos em repetil-o a seu favor) á tenacidade e á fé em sua estrella, que os dois assistiram ao corôamento do edificio que faz honra á iniciativa brasileira.

Nas associações publicas de classe, o Club de Engenharia (7) e o Conselho Municipal votaram moções de pezar. Neste, salientou o Intendente Leite Ribeiro (8) o muito que a cidade devia ao morto (Sessão de 15 de Março de 1912):

> Eu o conhecia, embora sem intimidade, mesmo sem relações pessoaes, de cerca de 40 annos passados, quando, já empregado no commercio, o vi estabelecer-se na rua da Quitanda n. 13, ou 17, se me não falha a memoria, com uma casa de fazendas a retalho denominada "Aux Tuileries", sob a razão social de Gaffrée & Guinle.
>
> Empreiteiros, simultaneamente, da construcção de varios trechos de estradas de ferro, dahi se fizeram constructores do porto de Santos.
>
> O que vale essa obra collossal, aferida ella pelo lado economico, isto é, o que vale essa obra, pelo beneficio que tem prestado ao desenvolvimento do Estado de São Paulo, particularmente, e, em geral, ao augmento da riqueza do paiz inteiro, pela facilidade e economia que ha imprimido á sahida do nosso principal genero de exportação, por bem dizer o regulador da nossa vida economica, o expoente da riqueza nacional, o que vale essa obra, olhada por tal face, é coisa sabida por todos quantos se

---

(7) O Presidente do seu Conselho Director teve estas palavras: "A vida publica do grande morto, além de muitos actos de benemerencia, assignalou-se brilhantemente por occasião de ser aberta a Avenida Central, que hoje perpetua o nome immortal de Rio Branco.

"Eduardo Guinle revelou por essa grandiosa obra que honra nossa administração publica um sincero enthusiasmo, contribuindo valiosamente para a solução de graves assumptos relativos á mesma, e promovendo a construcção de notaveis e bellos edificios que figuram ao lado dos monumentaes e ricos predios que ornam a nossa Avenida, hoje celebre em todo o mundo por sua belleza architetonica e importancia commercial, administrativa e hygienica". (Sessão de 18 de Março de 1912).

(8) Lembrou o orador então que em 1906 numa serie de artigos de critica á administração municipal, sob sua responsabilidade, escrevera no *Jornal do Commercio*: "Qual o homem sensato que hoje, contemplando o magnifico porto de Santos, outrora infecto, e admirando os bellos edificios da nossa formosa Avenida Central, não experimenta secretos e intimos impulsos de admiração e reconhecimento ao Sr. Eduardo Guinle, pelo que S. S. ha feito de bom e de util á nossa civilização e progresso?".

interessam pelas nossas finanças, pelo desenvolvimento das nossas forças vitaes.

Mas, do que muita gente talvez não se recorde, é que tal obra contribuiu poderosamente para o saneamento desta cidade, pois fez desapparecer de sua proximidade, aliás em contacto diario pelas relações terrestres e maritimas existentes, um fóco permanente de grandes epidemias; o que muita gente parece ignorar é que essa obra foi e é um grande attestado, um poderoso elemento de propaganda do nosso adiantamento, pela impressão de progresso que deixa no animo dos passageiros e das tripulações dos navios estranjeiros que em enorme quantidade ali aportam, annualmente; o que nem todos avaliam é que Santos, por mim conhecido em 1880, portanto ha 32 annos passados, está actualmente, graças a essa obra, tão longe do que era nessa época, quer pelo lado esthetico, quer pelo lado de sua salubridade, como differentes são a treva e a luz, como o preto difere do branco.

E a Directoria da Empresa assim falou aos accionistas, pondo de relevo, entre os traços essenciaes, o de conselheiro prudente e avisado que perdeu:

O companheiro, que se rendeu á lei fatal, foi um dos concessionarios das obras de melhoramento do porto de Santos, tomando parte saliente na sociedade commercial sob a firma Gaffrée, Guinle & Companhia, que iniciou a construcção destas obras; foi um dos fundadores da nossa Companhia, successora desta sociedade, desempenhando desde o primeiro dia o cargo de Director.

Ao seu efficacissimo esforço, exemplar honestidade, incondicional dedicação á Empresa, tão cheia de riscos em começo, aos seus prudentes conselhos, inspirados na longa experiencia de negocios, presidida por uma intelligencia esclarecida e disciplinada, a Companhia Docas de Santos deve, em grande parte, a situação conquistada nos vinte annos de existencia.

Laborioso e empreendedor, a sua actividade não se circunscreveu a estas obras, o que aliás bastaria para tornar-lhe o nome imperecivel. O seu valioso concurso na organização de outras empresas industriaes e a sua cooperação na recente transformação da Capital da Republica são factos do dominio publico.

Não se pódem ter, de facto, sob os dedos os archivos da Companhia sem sentir a cada passo, a acção dessa personalidade que acabava de morrer. Ligado, desde menino, pela mais fraterna amizade, ao outro realizador, com elle fazendo toda a carreira industrial, póde dizer-se que Eduardo P. Guinle delle constituia a antithese em alguns traços fundamentaes. Emquanto o outro não sahia do frontespicio das gazetas, delle pouco se falava. Bem é certo que, atacando-se o chamado polvo ou discutindo-lhe taxas e finalidades, era um dos visados. Mas a omissão de seu nome contrastava com a frequencia impressa do outro, — esse, sim, o traço de união com o Governo e o publico, numa actividade multiforme, sem a qual póde suppôr-se que não teria existido a Companhia.

Está na tradição desta que, pelo menos mensalmente, ia Candido Gaffrée a Santos, vêr tudo; Eduardo P. Guinle raramente lá comparecia. E' que sua acção, mais discreta mas não menos necessaria, estava aqui, no escriptorio da Companhia, de que constituio o espirito sempre presente. Avultaram-lhe os cabedaes com os annos, mas elle nunca deixou o feitio primitivo, revesando a existencia entre o lar e a matriz: quando muito o theatro francez, o maior prazer artistico daquelles tempos de vida urbana ainda patriarcal, um como appelo do sangue que lhe falava do outro lado do Atlantico.

Porque oppostos, é que Gaffrée e Guinle se completavam. Difficil seria encontrar dois homens assim, e nisso está, desde os primeiros tempos até o fim, nas crises mais graves como nos negocios de pura deliberação interior, uma das razões do exito da Companhia. Corpulento e baixo um, franzino e alto o outro; aquelle em movimento, comprazendo-se na lucta; este retrahido, fugindo ao

bulicio; o que havia de impulso no primeiro, corrigia-se na reserva do segundo; enviuvou cedo um e seus bens seriam as acções da Companhia; emquanto o outro se prolongou numa successão numerosa, em que a actividade industrial, o animo de servir se distribuiriam em multiplas fórmas e o espirito de solidariedade humana chegaria, afinal, a cifras inacreditaveis. Ricos, Gaffrée e Guinle fizeram a caridade individual discreta. Communicando o trespasse do segundo aos companheiros, o primeiro, embargada a voz, se referiu ao seu feitio humanitario "auxiliando instituições pias e caridosas e obras de utilidade publica, mantendo sempre como principio o mais absoluto recato". (9) Não sahiriam dessa norma os descendentes, mas os tempos seriam outros, de modo que hospitaes, créches. pesquisas sobre doenças que não perdoam, não podiam fugir ao dominio publico. E' o tempo o grande suavizador; e quanta vez, da tribuna ou do jornal, não se desmereceu com palavras más, o que só pedia encarecimento? Basta considerar nessa obra de assistencia social que passou a ter em Guilherme Guinle, o futuro successor de Candido Gaffrée na presidencia da Companhia, o mais generoso doador. Só na Fundação Gaffrée e Guinle, sem falar nas doacções para o combate á lepra e ao cancer, consumiram-se até hoje mais de 25.000 contos. Calculada que pudesse ser a tarifa a preço irrisorio, os auxilios medicos, prestados por ella, sobem a cerca de 110.000 contos.

Differentes de temperamento, tinham, comtudo, Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle analogias fundamentaes: o trabalho pelo trabalho, sem descanso nem derivativo; uma perseverança que desafiava os maiores obstaculos, força sem duvida de primeira ordem, num meio de actividades intermitentes, descoroçoadas ao primeiro tropeço; senso industrial agudo; arrojo nos maus dias, cautela nos bons; certo retrahimento social, que se attribuia a um orgulho de abastança e era ingenito, qualquer que lhes tivesse sido o desfecho da vida. Quem diria não estar talvez ahi a melhor attitude, uma vez que tudo, em ambos, formou pretexto para impugnação? (10)

Sobretudo, não poderia mais dizer-se do progresso de São Paulo, do desenvolvimento de todas as outras zonas tributarias, — Minas Geraes, Goyaz, Mato Grosso, o norte do Paraná, — sem a parte preponderante dessas duas individuali-

---

(9) O Sr. Candido Gaffrée, com palavras entrecortadas de profunda emoção, lembra as suas relações da mais intima amisade e de mais de sessenta annos de duração, com o fallecido Director da Companhia, Sr. Eduardo P. Guinle, e salienta os relevantissimos serviços prestados por esse amigo de immoredora memoria á Empresa do Caes de Santos, desde o seu inicio, quando enormes difficuldades faziam vacillar aos mais corajosos, até agora quando a Companhia Docas attingiu ao grao de prosperidade conhecido dos Srs. accionistas. Pedé aos mesmos Srs. accionistas que lhe relevem estas lagrimas com que se lhes dirige neste momento". Assembléa Geral de Accionistas, 18 de Abril de 1912.

(10) Ao inaugurar-se em Santos o monumento alli levantado depois em memoria dos constructores do seu porto, poria a *Revista Brasileira de Engenharia* em relevo a combinação das duas personalidades nos seguintes termos (1935):

"Nasceram ambos no Rio Grande do Sul. O primeiro em Bagé e o segundo, em Porto Alegre.

"Guinle era filho de pae e mãe francezes; Gaffrée, de mãe brasileira e pae francez, um antigo *grognard* de Napoleão, emigrado da França após a *débacle* napoleonica.

"No collegio de primeiras letras, Gaffrée e Guinle sellaram a sociedade que perdurou por mais de sessenta annos e que só a morte póde desfazer.

"Nunca dois homens se completaram e se entenderam mais perfeitamente, sob a diversidade de suas naturezas. Gaffrée abraçava, de um golpe de vista, os problemas em toda a sua extensão e, depois, por um trabalho continuo de raciocinio, descia, progressivamente, aos detalhes, necessarios á execução do conjuncto. Guinle estudava os detalhes, avaliava-os, reunia-os e, raciocinando, subia á visão larga dos problemas, abarcando-os em seu todo.

"Nesse duplo mecanismo de acção, ambos se encontravam no mesmo plano e se facilitavam mutuamente o trabalho. Dahi a necessidade constante de conversarem, de discutirem, de se communicarem o pensamento. Dahi tambem a segurança de visão dos factos que, através de ambos, se submettiam a uma especie de prova e contraprova."

dades, uma das quaes desapparecia. Nas suas deficiencias e atrazos, beneficiou ao Brasil uma attenuante, a de que, autonomo, tem uma posição ao lado da qual todas as outras terras, de igual situação geographica, se exploram politica ou economicamente por terceiros. Dentro dessa autonomia construio elle uma civilização propria, na qual os materiaes, o dinheiro são de fóra, mas a inspiração, a direcção provêm, na sua maioria, do paiz. Pouco importa que a esses inspiradores e constructores tenha sido estranha, quando não hostil, a opinião para quem só os dirigentes politicos, por suas funcções publicas, merecem relevo. O importante foi que se levantou assim em portos, estradas de ferro e outras empresas, a estructura material da nacionalidade. Que dizer-se, então, quando o proprio capital foi tambem nacional, não acceitando a collaboração estranjeira e constituindo, afinal, na obra realizada, apesar de luctas ingentes e vicissitudes enormes, o mais solido titulo do dinheiro em repouso?

Dois homens o haviam realizado, pelo só esforço individual, mestre-escola um, guarda-livros outro. Vae-se, acaso, a taes alturas sem um bom conjuncto de qualidades individuaes mestras?

CAPITULO LI

LEMBRANDO 1892?

Em cada uma das luctas anteriores, defendia-se a Companhia, por assim dizer, numa só frente. Em 1894, a jornalistica de Adolpho Pinto; em 1896, a administrativa, da Alfandega de São Paulo; em 1906-07, a parlamentar, de Alfredo Ellis; em 1908, a judiciaria, de exhibição de livros. Ataques de outras fontes, que houvesse, eram secundarios. Em 1912-15, entretanto, a investida repartiu-se por sectores, isolada ou simultaneamente: a proposito, da parede dos estivadores, do abarrotamento do cáes, das emprezas Farquhar, das taxas de capatazias, do monopolio do porto, numa irrupção variada, com a violencia, ás vezes, dos tempos passados. De cada qual desses aspectos daremos resumo adiante.

Já se vio que, levando o cáes de Paquetá aos Outeirinhos, a Companhia, em certas vozes accusadoras, não buscava adaptar o porto ás necessidades de seu crescente commercio, mas queria apenas precaver-se impedindo, com a concessão obtida, que outros lhe tomassem a dianteira no privilegio. Mais cedo, porem, do que se pensava, o cáes abarrotou-se. Seria occasional. Mas nem por isto deixou de constituir bôa lenha para a fogueira onde devia o monstro perecer.

Devido ao augmento das importações, ás paredes recentes nos portos europeus e, mais ainda, á que acabava de paralyzar o serviço em Santos, accumularam-se ali mercadorias de todas as procedencias. Fazia-se a carga e descarga até os Outeirinhos, estando ainda em construcção os armazens e accessorios do trecho entre esse ponto e Paquetá, já fechado pela muralha do cáes. De modo que gritaram os interessados, lembrando os dias de crise de 1892, a antiga rivalidade entre a S. Paulo Railway e a Companhia Docas de Santos e o mau serviço aduaneiro (11).

---

(11) "Em conclusão, a situação actual do nosso porto, com a Alfandega de mistura, é quasi anarchica: tudo é confuso, desordenado, atrabalhoado, como se realmente a praça de Santos estivesse sob a pressão arrochante de uma violenta anormalidade. Os serviços são morosos, os meios de transporte terrestre são escassos, o desembaraço definitivo é desesperadoramente lento". *Tribuna*, Santos, 28 de outubro de 1912.

Fizeram as duas companhias um entendimento, para a entrega, pela empreza ferroviaria, de certo numero de vagões diarios, que a do porto carregaria (12). A execução desse accôrdo constituiu motivo de arguições e polemicas, estando pela interpretação da Companhia a *Tribuna* de Santos; e contra, a *Plateia* da Capital, para não citar senão dois. Dias a fio correu a penna sobre o papel, commentado ao modo de cada qual o boletim diario feito pelas duas emprezas para demonstração das respectivas theses (dezembro de 1912 — janeiro de 1913), com o inevitavel rosario de apreciações que, extravassando do assumpto em fóco, atacavam a Companhia nos seus fins e realizações. O abarrotamento não podia servir de arma contra nenhuma das duas companhias, pelas condições em que se deu; mas era opportuno versal-o como argumento contra o cáes, pois que o Estado de São Paulo ia, afinal, pleitear a construcção de um privativo seu. Este topico a favor da *Tribuna* era expressivo (7 de junho de 1913):

> Ha, positivamente, uma grande vida, uma vida nova, creada pelo desenvolvimento natural e progressivo das energias do Estado; pela amplitude da sua capacidade economica; pela expansão irresistivel das suas industrias; pelo immenso credito de que goza, resultante da sua situação financenra; pelo alargamento da sua actividade commercial; pelo crescimento da sua corrente immigratoria; pela paz que o cerca, pela população que o enche, pela tolerancia politica que o salienta, pela instrucção progressiva que o fecunda e pela riqueza publica e particular que o engrandece. Não é uma vida de emprestimo, occasional, perecivel, creada por motivos excepcionaes, por circumstancias de momento; é uma vida real, constante, ascensional, haurida em elementos de estabilidade e grandeza, que não decrescerá, portanto, e, ao contrario, augmentará sempre.
>
> Está a São Paulo Railway, apparelhada para acompanhar, "pari passu", esta vitalidade estuante, esta expansão vivificadora que enche todo o Estado e o prepara para um futuro dos mais invejaveis nos destinos da Federação? Não está. Em poucos annos, a situação no Estado a começar de Santos, modificou-se de um modo quasi radical; o que era sufficiente, porventura superfluo, ha apenas tres annos, é hoje escasso, mesquinho, ridiculo. São forças que irrompem com energia indomavel e que levam diante de si estacionarios e retrogrados.

Para voltar á carga, em plena crise (17 de janeiro de 1913):

> Como promettemos, vamos dar hoje inicio ás considerações com que propomos provar que, não á Companhia Docas de Santos, mas á São Paulo Railway cabe toda a culpa da demora no carregamento e transporte das mercadorias que, do cáes, devem seguir directamente para o interior.
>
> Ha infelizmente, entre nós, o mau vêso de achincalhar e menosprezar tudo quanto é genuinamente nosso, tudo quanto é producto exclusivo do nosso esforço e intelligencia.
>
> Assim é que, sem exame, sem a minima prova, a Companhia Docas de Santos, que devia ser, pelo seu valor, motivo de orgulho para o Brasil e para os brasileiros, porque é uma empreza genuinamente nacional e levou a cabo, sem a intervenção nem do capital e nem da intelligencia estrangeira, uma obra verdadeiramente gigantesca, é alvo de

---

(12) Recordando expressões da campanha de 1894, intermitentemente repetidas, escreveu-se na Capital: ""Os Vanderbilts do cáes santista, no auge do tripudio e da vangloria, cada vez mais se convencem de que estenderam sobre esta vasta Tripolitania do sólo paulista as tiras magicas da pelle taurina que deram á lendaria Dido a posse incontrastavel de Carthago. E para compartir os jubilos da conquista requestam agora festivamente a alliança de São Paulo Railway que, falizmente resablada, hesita em aquinhoar-se no festim sardanapalesco". *Gazeta*, 17 de outubro de 1912.

uma guerra encarniçada e injusta, que lhe faz grande parte de nossa imprensa.

Não nos queremos arvorar em defensores da poderosa Empreza nacional, e nem desconhecemos os seus defeitos, mas, como obra de justiça, torna-se indispensavel pôr embargos ás affirmações que vão passando em julgado, de ser a Companhia Docas de Santos a unica culpada da demora na expedição das mercadorias que passam pelo cáes.

Desse facto é a S. Paulo Railway a unica responsavel, como vamos provar com os documentos até por ella mesmo fornecidos (13).

Ou este outro, no sentido contrario, da *Plateia* (17 de janeiro de 1913):

O cáes de Santos, desde o começo até o fim, está cheio de mercadorias a serem expedidas e que se vêm accumulando em virtude das ultimas *grèves* europeas e da que houve nas proprias Docas, em agosto ultimo, e devido tambem ás grandes encommendas de materiaes que chegam para attender á enorme expansão que está tendo o Estado de São Paulo, vendo-se a Companhia Docas de Santos em apuros diante de tanta carga a expedir, uma despachada e outra aguardando desembaraço da Alfandega.

Diante dessa volumosa massa de mercadorias o publico não póde deixar de julgar insufficiente a extensão do actual cáes e dos armazens da Docas. Esta quer, então, a todo o custo, mesmo com injustas incriminações, mesmo fantasiando algarismos, justificar a situação e convencer o publico e o Governo do Estado que o cáes existente é mais do que sufficiente, que não ha necessidade de outro cáes; que é a Estrada Ingleza que lhe não fornece os meios de dar vasão á saida das mercadorias, a ponto de dizer, entre seus algarismos, que a São Paulo Railway, não póde receber tal e tal numero de vagões carregados pela Docas (14).

Quando se iniciou, logo após a parede, o abarrotamento, enviou o *Estado de S. Paulo* representante seu, que verificou a realidade da situação, encontrando remedio, entre outras coisas, na construcção accelerada dos armazens até os Outeirinhos (6 de agosto de 1912). Já em outubro, achava o *Diario Popular* espantoso o que acontecia, situação que, na phase da *Gazeta* (28 de outubro) já era de anarchia. Mas foi no ultimo trimestre do anno que as queixas mais se accentuaram. Apresentou o Centro de Navegação Transatlantica ao Juizo Federal de São Paulo um protesto, no qual as companhias faziam sentir a insufficiencia do cáes até então em serviço, bem como dos armazens existentes e do escoamento para São Paulo, resalvando sua responsabilidade pelos prejuizos acaso occorrentes (15).

---

(13) Logo, no iniico, escreveu-se em São Paulo: "E' a São Paulo Railway Co. que, por escassez de material não fornece vagões em numero sufficiente para vasão das mercadorias que se accumulam no porto vizinho. Auferindo rendas colossaes, a Empreza progride vertiginosamente e distribue dividendos que assombram os seus accionistas, sem falar nas frequentes bonificações que, uns e outros, attestam sua notavel prosperidade". *Commercio*, São Paulo, 8 de julho de 1912

(14) Noticiando achar-se Rodrigues Alves, Presidente do Estado, no Guarujá, escreveu-se em Santos, nessa época: "Vae S. Ex. ter opportunidade de observar quanto verdadeiras foram as successivas notas que a *Cidade* publicou sobre o estado do cáes, cujo entulho augmentava dia a dia e ainda hoje é consideravel, causando serios prejuizos ao commercio do Estado. A ultima *greve* na Companhia Docas levou os trabalhos a tal ponto de desorganização, que será difficil áquella Companhia reorganizal-os por estes tempos mais proximos. Ora, a *grève* terminou em meados de setembro e até agora ainda se observa o reflexo na irregularidade do serviço". *Cidade de Santos*, 25 de janeiro de 1913.

(15) "Com o desenvolvimento do Estado de São Paulo, e, portanto, com o augmento cada vez mais crescente na importação, se mostrou insufficiente a faixa de cáes em trafego para o movimento, insufficiencias reveladas pela falta de espaço tanto para as atracações como para as descargas, cargas, manobras, como para a guarda e movimentação das mercadorias nos armazens e pateos da Companhia Docas, insufficiencia ainda aggravada pela deficiencia manifesta de meios de transporte da São Paulo Railway. Em virtude disso, vapores, quando chegam ao porto de Santos, não podem atracar immediatamente

Além disto, a Sociedade Paulista de Agricultura, em representação ao Ministro Federal da Agricultura, Pedro de Toledo, que a transmittiu ao da Viação, Barbosa Gonçalves, chamou a attenção daquelle "paulista acatado e amante do seu berço natal" para a "intoleravel e precarissima situação do porto de Santos, a qual ameaça uma crise tremenda e gravissima contra esta importante região do Brasil, affectando os proprios interesses nacionaes". Os dados desse documento eram prova de que se tratava de um surto inesperado da exportação e importação; mas não diminuiam a carga contra as duas companhias, que faziam o que podiam e iam ter seus serviços normalizados logo depois (16). Segundo o mesmo documento, as tres vias ferreas principaes de São Paulo, servindo a zonas differentes, haviam transportado em 1912 um total de 3.210.514 toneladas de carga, sendo a differença da importação, para mais, desse anno sobre o anterior, de 112 %; e as entradas de navios registraram, ainda no mesmo intervallo de tempo, um augmento acima de 174 %. Alludindo a essas cifras, escreveu a representação (novembro de 1912):

> Estes dois quadros, por si sós, bastam para attestar o formidavel crescimento da importação e da exportação de Santos, demonstrando os elementos de riqueza e de expansão economica do Estado.
>
> Em verdade, os dados estatisticos revelam que em 1911 a exportatação total do Brasil ascendeu a 68.838.892 libras esterlinas, cabendo no balanço ao Estado de São Paulo, 32.140.966 libras esterlinas, cifra que corresponde a 48 % da exportação brasileira total. No mesmo periodo, a importação da Republica foi de 52.796.016 libras esterlinas, cabendo ao porto de Santos 12.834.956 e apurando-se um saldo de 286.532:958$000, em favor da balança commercial do Estado.

O maior auxilio para esse impulso extraordinario estava no saneamento do porto, acabado agora de completar-se de modo definitivo. Não era demais que se puzesse isto de manifesto, quando só hostilidade deparava a Companhia. Haviam os trabalhos sido inaugurados em 1912, e ninguem menos que o orgão do Partido Republicano Paulista havia reconhecido á Empreza seu papel nesse extraordinario acontecimento (*Correio Paulistano,* 4 de janeiro de 1911):

> Dois elementos, com especialidade, têm concorrido, e poderosamente, para isso, as Docas e as obras de saneamento, por meio de drenagem. Não ha muito tempo, o nosso principal porto ainda se nos apresentava em condições bem precarias... Santos era um fóco de febre amarella e de bexigas, que todos temiam. Só residiam lá as pessôas a isso obrigadas pelos seus proprios interesses.

---

e ficam á espera de lugar, oito e mesmo dez e mais dias, facto que lhes acarreta extraordinarios prejuizos e lhes altera por completo a economia calculada no tempo da viagem, em Santos tão retardada por motivos de insuperaveis difficuldades de atracação". *Protesto das Companhias de Navegação,* 25 de outubro de 1912.

(16) Apoiando-se litteralmente no protesto das Companhias de Navegação, assim concluio a representação: "Cogitando no presente e divisando o futuro tão cheio de maus presagios para o incremento da vida agricola de São Paulo e para o progresso de todas as suas actividades, é que a Sociedade Paulista de Agricultura resolveu appellar para o Governo Federal, pela conspicua mediação de V. Ex., pedindo instantemente que sejam volvidas as vistas da suprema administração publica do paiz para o porto de Santos e para o serviço de transporte entregue á São Paulo Railway, a uma empreza ferroviaria que faz a ligação de Santos com todo o interior do Estado, afim de que se normalizem as relações economicas e se resguardem os interesses collectivos avultados que dependem do transporte maritimo regular naquelle porto de recebimento e entrega das mercadorias, com a mais solicita pontualidade, ao commercio, ás industrias e aos particulares e que a privilegiada empreza ferroviaria se apparelhe e se disponha a exercitar com promptidão e acerto a grande missão que vem desempenhando ha dezenas de annos". *Representação* da Sociedade Paulista de Agricultura ao Ministro da Agricultura Federal, novembro de 1912.

Foram de Saturnino de Brito, na phrase de Baeta Neves "o grande disciplicador da engenharia sanitaria do paiz", "principe, na expresso da *Revista de Engenharia,* da engenharia sanitaria brasileira", no seu discurso de inauguração, estas palavras, entre outras, sobre a obra que acabava de executar (23 de abril de 1912):

> A engenharia brasileira se vem engrandecendo nesta orientação que tanto elevou a grande Republica do Norte da America. Melhor que ninguem os nossos engenheiros fazem a exploração ferroviaria das nossas mattas cerradas, de topographia ignorada, algo mysteriosa; do que valem na construcção dos portos temos um exemplo nas Docas de Santos; os mais eminentes estrangeiros admiram a remodelação heroica de uma parte do Rio de Janeiro e a criteriosa evolução de São Paulo; finalmente, a nossa engenharia já vem resolvendo os mais importantes problemas da hygiotechnica, saneando as nossas cidades, garantindo a vida, poupando dores, estabelecendo o bem estar, creando, em summa, a atmosphera hygida da felicidade (17).

CAPITULO LII

A PHASE FARQUHAR

Nenhum movimento de opinião, envolvendo a Empresa de Santos, sobreleva nesse periodo ao que se relacionou com as chamadas concessões Farqhuar.

Engenheiro, industrial, grande manejador de capitaes, planejou Percival Farqhuar, para nosso paiz, uma empresa gigantesca. Não é deste papel o estudo de tal empresa, os fins a que obedecia, os moveis em que se inspirou. De dizer, sim, é que nasceu com ella violenta campanha na imprensa carioca, deturpando-se quiçá a inspiração realizadora, para fazel-a apparecer sob os trajes de um collossal manejo de absorção de nossas fontes de riqueza.

Davam-lhe as apparencias, cumpre dizer, esse aspecto. De norte a sul, de leste a oeste, — estradas de ferro, portos, campos de criação, o melhor apparelho industrial do Brasil, — articulavam-se numa vasta organização estranjeira para exploração do sólo: a Madeira-Mamoré, os portos do Pará, Rio de Janeiro, Paranaguá e Rio Grande do Sul, as estradas de ferro Paulista, Mogyana, São Paulo-Rio Grande, a rêde de viação do Rio Grande do Sul. A impugnação incluiria tambem a luz e força no Rio de Janeiro e São Paulo, que Farquhar negou estivessem no seu plano.

Do ultimo trimestre de 1912 ao primeiro de 1913 andou exaltado o nacionalismo brasileiro. Havia Alberto Torres dado alarme com palavras que não seriam só para aquella época, senão exprimiam um quadro de impressionante realidade nos annos vindouros, ao descrever nosso fatalismo e nossa falta de organização, sem esforço constructivo nem vibração civica, com injustiça até á gente bôa, que é a nossa (18). Estavamos, nas suas expressões, sendo invadidos "por uma formida-

---

(17) *Inauguração dos trabalhos de saneamento do Cáes de Santos,* São Paulo, Tip. Brasil de Rothschild & Co., 1912.

(18) "A situação actual do Brasil é uma injustiça a seu povo e uma calumnia a seu espirito e a seu caracter; o povo brasileiro está sendo victima de resultados de cousas artificiaes, politicas e administrativas; não tem o Governo que merece; não conhece a realidade de sua vida publica; não sabe a historia exacta dos actos e responsabilidades de seus homens; vive embalado em um delirio de rethorica, de litteratice, agitando entre manejos e chicanas da politica de corrilhos tonto, em meio das festas, dos banquetes, das ovações, com que, todos os dias, se celebra a apotheose dos semi-deuses de nomeada". Alberto Torres, *Nação ou Colonia?*, no *Jornal do Commercio,* 23 de Outubro de 1912.

vel organização financeira admiravelmente combinada, com raizes profundas e poderosas ramificações e por outras não menos perigosas", entregue o Brasil, desde os municipios até o Governo Federal, "aos coprichos e leviandades de administradores ignorantes de nossos interesses reaes, de nossos problemas praticos e dos riscos da nossa posição na politica mundial".

Havia o Estado do Pará cedido cerca de 60.000 kilometros quadrados á Amazon Land Colonisation, emquanto em Mato Grosso, em terras que se diziam tambem de fronteira, passava o sólo a mãos forasteiras. Na Camara Calogeras falou contra, — "doação incauta, na frase do *Paiz*, no dia immediato, da nossa terra aos primeiros solicitantes, sem reflexão nem exame de todos os perigos que semelhante procedimento acarreta" (21 de Outubro de 1912). E embora a Amazon Land desistisse e o Governo do Estado explicasse não se tratar de terras de fronteiras (havia ali, no seu dizer, 1.850.000 kilometros quadrados de area, dos quaes só 300.000 explorados e os restantes 850.000, inteiramente abandonados, não tinham população alguma) a campanha não diminuiu. "Brasil, colonia tropical da Light", era o grito de um. "Nova Turquia", tal a exclamação de outro. "Nuvem negra", eis o protesto de terceiro. Na impugnação sobresahiu-se a *Gazeta de Noticias*. "Falhou a tentativa em Buenos Aires", "As arapucas da Traction e a Imprensa Estrangeira", "O Farquahrismo em Londres, o Farqhuarismo aqui", foram algumas epigraphes de opposição, ás quaes corresponderam, no mesmo jornal, contra a empresa Canadense e o grupo Farquhar, as escaramuças de Alberto de Faria, com titulos não menos soantes: "Temor, medo, sim!", "A Moral de Wilson", "O trust é o inimigo". Faria escreveu:

> Aqui, um syndicato, ou antes, um homem detêm em suas mãos todos os meios de transporte de mais de metade da população brasileira, atravessa-se na entrada dos nossos melhores portos, monopoliza os *tramways*, a luz, a força na Capital e em varias cidades, obtem de uma assentada e gratis 60.000 kilometros quadrados no Pará, na fronteira; emfim (para antecipar o futuro de tres a cinco annos, apenas) fica dono, senhor, possuidor ou usofructuario de todo o Brasil! E todos se calam!
>
> Não cansados de dar do mundo os mais tristes espectaculos, vamos offerecer este, com os seus perigos e humilhações, — uma nação de 25 milhões de homens enfeudados ao Sr. Farquhar (19).

De Paris, onde então se achava, explicou este seu pensamento, surpreso diante dos designios que lhe emprestavam. Não era um novo no Brasil, pois desde 1905 aqui estivera, tendo sido convidado desde 1904 para occupar-se com a Port of Pará e desde 1907 tomára posse da São Paulo-Rio Grande. O futuro do paiz, suas riquezas inexploradas, a articulação a fazer-se entre rios, portos e vias-ferreas, em bem da producção e de sua movimentação, fel-o decidir-se por nosso lado, em vez da Argentina, onde o chamavam tambem grandes interesses, ou de Cuba e America Central, onde havia já installado mais de uma industria. Paiz immenso, de profunda dispersão economica, o Brasil precisava ter estreita ligação ferroviaria e de portos; ao sul, para suas necessidades com o Prata; ao centro, para o escoamento das regiões bolivianas e paraguayas; ao norte, para o escoadouro sobretudo da Amazonia, tudo com tarifas baixas, que permittissem no interior a troca necessaria e no exterior facilitassem o escoamento, uma vez que máu era o prognostico economico geral, e a borracha, de situação já inquietadora, ia desapparecer diante das plantações do Oriente. Para essa obra, já nos havia trazido cerca de 45 milhões de libras esterlinas.

---

(19) No *Jornal do Commercio*, de 19 de Outubro de 1912.

Linhas de tubos da installação hydro-electrica de Itatinga (1912)

Com relação ao sul e depois de referir-se ao pesadêlo da barra do Rio Grande, por elle vencido:

> Não entrou em tudo isso como agente financeiro para obter a garantia de juros do Governo. Teve o sonho de ver ainda em seus dias o começo de uma grande civilização, a formação de uma immensa riqueza, como viram na Argentina homens de outras nações que ali levaram capitaes para preparar o desenvolvimento estupendo daquelle paiz. Quanto mais rapido o desenvolvimento, mais depressa ficará livre o Thesouro do peso da garantia de juros. Para isso, procurou fazer o que se faz nos Estados Unidos. Criar elementos de trafego...

Com relação ao norte:

> Accusam-no de querer fundar imperios procurando obter concessões e compras de grandes extensões de terras. Já disse qual foi seu intuito no sul do Brasil. No norte visava o problema da fixação de trabalhadores, pois o que existe nas populações da região da borracha é a população nomade, que vae e vem do Ceará e do Rio Grande do Norte. O que visava era que houvesse uma grande região amazonica salubre, onde os trabalhadores pudessem fixar suas familias, onde se pudesse produzir carne e cereaes, que o Amazonas importa de varios paizes. No mundo ha companhias possuindo enormes extensões de terra. A Canadian Pacific recebeu do Governo 27.710.400 acres e na Argentina a Florestal Land possue 1.154.368 acres.

Concluindo:

> Só a reunião de uma grande rêde ferroviaria, composta de estradas de ferro que não são concurrentes entre si, póde permittir facilidades de trafego e de tarifas. Grande numero de companhias americanas possue 15 mil e mais kilometros. E não ha razão para que o Brasil não possa ter um dia empresas dessa importancia.
>
> Realmente essa obra é grande, mas é o forte encanto de sua vida e é de molde a encher mais que uma vida... Como estrangeiro, não espera glorias, mas está certo que no futuro, quando não mais existir, ver-se ha que ninguem foi mais amigo do Brasil, nem trabalhou com mais fervor por seu progresso e seu grande porvir (20).

Bello sonho, na verdade, que o meio, as circumstancias não permittiram realizar. Nossas deficiencias e exaltações, as notorias lacunas da educação politica e economica brasileira, o pouco interesse, desde os primeiros annos, que mostrámos sempre pelas questões concretas da nacionalidade, a posição geographica, tudo concorreu para adiar a solução desse problema fundamental sempre esquecido, — a articulação material do paiz em bases duradouras. E nos vingamos dessa inferioridade, malsinando aos que, arriscando tudo, trazem para aqui seu esforço e seu dinheiro.

---

(20) No *Jornal do Commercio*, de 23 de Dezembro de 1912. Lêr ainda mostras de sua fé em trechos como este: "As estradas de ferro que construiu quasi no deserto é que não podiam esperar a acção lenta e damnificadora do tempo do sol e das chuvas. Comprou 225 mil hectares de terras cobertas de pinheiraes e outras madeiras. Fundou duas serrarias modelos. Fez estudar quanto era preciso para conhecer e evitar as causas que faziam o pinho paranaense ser refugado". Ou ainda: "Vê agora que o accusam de querer esses 900 novilhos e o gado comprado para cruzamento, para fazer o monopolio da carne. Achava que o Brasil devia aspirar a produzir gado, que não só barateasse o mercado interno, como chegasse para a exportação. A prova de que era esse seu pensamento é que cuidou da organiação de matadouros frigorificos e fabricas accessorias, para o aproveitamento de todos os productos do gado. Para sua organização, estudava o modelo de Chicago, superior ao de Buenos Aires".

Dando a publico as palavras de Percival Farquhar, escreveu o *Jornal do Commercio* algumas breves, pertinentes palavras. O de que precisavamos, na sua opinião, era de esforço intellectual e moral, de educação sob todas as formas. A exploração de nossos recursos pelo estranjeiro devia-se á nossa fraqueza; e se soubessemos ser atilados, ella só nos traria beneficio. A que se deve o immenso progresso da União Americana, senão ao capital de fóra? Na Argentina, com mais de 35.000 kilometros de vias ferreas, sómente duas linhas das 26 existentes e representando apenas 3.600 kilometros não eram estrangeiras. Nada mais perigoso, por outro lado, que alienar terras em grandes extensões, mas ainda ahi, como nos Estados Unidos da America, onde a Northern Pacific obteve cerca de 47 milhões, a Atlantic Pacific cerca de 17 milhões de geiras, as cautelas officiaes e individuaes faziam redundar tudo em beneficio nacional:

> E a proposito disto observaremos, de passagem, um facto que o proprio Sr. Farquhar poderia ter allegado e que importa ao nosso ponto. Elle não foi o concessionario feliz de nenhuma das muitas linhas ferreas ou portos que explora, mas as tem ido comprando com os meios que os capitalistas fascinados pelas suas combinações ousadas, pela sua confiança no futuro do Brasil, lhe têm supprido para esse fim. Foi assim que comprou a propriedade dos contractos do porto do Pará, do Rio Grande do Sul e desta cidade. Foi assim que comprou a concessão da Madeira-Mamoré, dada a um brasileiro; as acções da São Paulo-Rio Grande, possuidas por outro brasileiro, etc.
>
> Não diremos que as acções de empresas nacionaes sejam vendidas a estrangeiros ricos que offereçam mais que outros nacionaes, mas não vemos meio pratico, legal de impedil-o e accrescentamos que não vemos perigo nessa acquisição por estrangeiros, desde que tenhamos leis e juizes dignos do nome e um Governo intelligente e vigilante, que salvaguarde os interesses nacionaes de qualquer incursão desses anonymatos.

Para esse movimento de opinião concorreram as Docas de Santos, porque, recusando-se entrar no consorcio, representavam, de certo modo e honrosamente, o esforço nacional em antagonismo ao de fóra. Depois, pela luta que vinham tendo, eram bem a mostra de quantos impecilhos graves se levantavam no paiz ás necessidades de seu progresso, o que, pelo contraste, lhes avultava o esforço. Candido Gaffrée, já fallecido Eduardo P. Guinle, oppôz só a resistencia, elevando-se as acções a setecentos mil, os mesmos pelos quaes recusaria, depois, quasi um conto de réis. Nos jornaes do tempo, appareceu este episodio numa guerra diaria de ineditoriaes, porque azado era o momento, pelo menos numa unica vez, de realçar uma instituição nacional até então maltratada por parte da opinião. No proprio Estado de São Paulo havia-se escripto (*Tribuna*, Santos, 19 de Julho de 1910):

> Agora imagine-se a força irresistivel e esmagadora desse *trust*, dentro de alguns annos, quando toda a sua vasta operação se vir realizada. Pense-se que elle chegue um dia a acaparrar as Docas de Santos e calcule-se como tudo lhe ficará sujeito em toda a maior e mais rica parte da Republica Brasileira. São todas as estradas de ferro do Sul, numa rêde collossal, abrangendo São Paulo, Minas, Paraná, Santa Catharina e Rio Grande nas suas mãos, com os portos a que ellas conduzem.

Foi quando se sahiu Osorio de Almeida, mezes a fio, sob pseudonymo (21), com o seu "Caso ue não foi e que não é sério", reduzido depois a volume (22), a

---

(21) *Jornal do Commercio*, 23 de Julho de 1912 e seguintes.
(22) *Um caso que não foi e não é serio*. Rio de Janeiro, Tip. do *Jornal do Commercio* de Rodrigues & Cia., 1913, 2 volumes.

proposito do arrendamento da Sorocabana e Ituana; e tambem no Club de Engenharia, a proposito dos capitaes estranjeiros. Ali se analyzava a administração paulista do accôrdo; aqui se punha em confronto a obra da engenharia nacional em face da estranjeira, com Mauá, "a quem se deve a primeira via-ferrea do Brasil, a installação do primeiro tramway nesta capital e muitos grandes estabelecimentos industriaes que seu cerebro privilegiado ideou e a sua tenacidade, o seu tino e a sua actividade realizaram"; com Mariano Procopio "levando avante a construcção da estrada de rodagem União e Industria, calcada nos melhores modelos de estradas da Velha Europa"; com o saneamento do Rio de Janeiro, espantalho dos estranjeiros, sobre que se consultaram as maiores summidades de além-mar, como Parkes em Londres, Max von Pattenkoffer em Berlim, e que, entretanto, ficou resolvido por Oswaldo Cruz, na companhia de homens eminentes como Lauro Müller e Francisco Pereira Passos, sob Rodrigues Alves; com a propria Central do Brasil, cuja engenharia só na primeira secção (Rio-Belém) foi de importação, construindo-se toda por homens como Honorio Bicalho, Oliveira Bulhões, Sobragy, Eugenio de Mello, Burnier, Lobo Leite, etc.; finalmente, com as obras do cáes de Santos, as quaes "realizadas por nacionaes, com capitaes tambem brasileiros, aliadas ás obras de saneamento projectadas e construidas por engenheiros nacionaes, transformaram a cidade, de insalubre, de fóco de irradiação de epidemias, em verdadeiro sanatorio do Estado de São Paulo" (23).

Foi quando Alberto de Faria tambem escreveu pela Empresa, em pseudonymo primeiro, sob seu nome depois, contra uma acção da São Paulo Light & Power para restituição de capatazias; contra as concessões Farquhar; e, por fim, contra o pedido de um cáes, feito pelo Estado de São Paulo. Sua pena era agil, combativa, penetrante sem deixar de ser cortez, profunda sem cahir em injuria. Consolidou então Alberto de Faria sua reputação de polemista, abrindo-se-lhe primeiro a Directoria da Empresa, e depois, com a vida de Mauá, as portas da Academia Brasileira.

Havia escripto "Um accionista", e era elle (*Jornal do Commercio*, 20 de Outubro de 1912):

> Estamos fazendo os maiores sacrificios pecuniarios para organizar a defesa do sólo; armamos soldados e artilhamos fortalezas, compramos "dreadnoughts" e municiamos a maruja, e depois inutilizamos tudo isto, concentrando nas mãos de um homem, um estrangeiro, todas as outras forças de resistencia.
>
> A cabotagem, que subvencionamos e privilegiamos como reserva da marinha, já lhe está quasi nas mãos. As estradas estrategicas, construidas a peso de ouro, são delle.
>
> Dos portos, escapará Santos.
>
> Transporte, luz e energia electrica nas grandes cidades, tudo póde ser paralyzado ao seu aceno.
>
> Em cada fronteira, leguas e leguas de terra, superficies maiores que muitos paizes, já lhe pertencem.
>
> Quem não sente o perigo?

Ao que correspondeu a voz de "Outro accionista", evidentemente com a mesma penna e tinta (*Jornal do Commercio*, 22 de Outubro de 1912):

> Que sejam as Docas obrigadas ou não a exhibir seus livros; que tenham ou não o direito de cobrar capatazias; que sua conta de capital seja de tanto ou de quanto; tudo isso é inteiramente secundario diante

---

(23) Sessão do Conselho Director, de 24 de Dezembro de 1912. No *Jornal do Commercio*, de 26 seguinte.

do inapreciavel serviço, que estão prestando, de fazer face á invasão do territorio nacional pelo estrangeiro.

Havia o articulista falado de Portugal, "essa desgraçada Patria dos nossos defeitos e nossas qualidades" e motivo foi para que "Um accionista portuguez", allegasse ser de portuguezes parte do cáes, pois que tinham estes ali suas economias, quando o Banco da Republica abriu credito á concessão (*Jornal do Commercio,* 26 de Outubro de 1912):

> Sim, não esqueçam, vocês, isto: com que dinheiro foi então feito o primeiro trecho do cáes, cuja renda deu depois para a construcção do resto, senão com os cobres do Banco do Brasil, que o fallecido Diogo franqueou, como coisa sua, á Directoria das Docas?
>
> E de quem eram essas quantias lá depositadas, por signal que alguma se evaporou depois, senão do commercio portuguez?
>
> Porventura, os inglezes, os allemães, os francezes, e mais estranjeiros tinham lá contas correntes?
>
> Dos brasileiros nem é bom falar, são todos doutores, mas em materia de cobres estão sempre a tinir. E então, naquelle tempo, em que o trabalho nacional ainda não estava valorizado pelo proteccionismo...
>
> Não! reconheçam a verdade. Nós portuguezes, concorremos muito para aquella grande obra, e não é para sermos agora tratados de "filhos da desgraçada patria dos nossos defeitos e das nossas qualidades", assim como quem diz: "Meu pae era um grande pedaço de judeu".

E nesse tom, ora grave, ora leve, seguio a polemica. Estes confiavam na Empresa, mas urgia providenciar: "O Sr. Gaffrée resiste; muito bem. Sua tempera rija é uma garantia. Mas habituados a triumphar *à la longue,* elle confia demais na sua estrella". Aquelles se assustavam com certos recursos da defesa: "Pedimos ás Docas de Santos, em nome de grandes interesses que nellas temos, que não permittam ao seu advogado continuar na defesa que lhes está fazendo. Com tal defesa, nossas acções vão por agua abaixo..." Ao passo que terceiros, sob o titulo "Accuda-nos, Sr. Gaffrée!", se alarmavam, pois sendo a cotação das acções de 750$000, estavam sob a ameaça de devolução caso vingasse a acção judiciaria da São Paulo Light. Ao que respondeu, ainda sob pseudonymo, Alberto de Faria (*Jornal do Commercio,* 25 de Outubro):

> Escuta Zé: o Sr. Gaffrée não me leva assim facilmente pela mão. Se elle te leu, e se me lêr agora, dirá lá com os seus botões: "Sempre o conheci meio ingovernavel".
>
> Tranquiliza-te, Zé. De todas as luctas, as Docas tem sahido cada vez mais fortes, com dividendos maiores e com cotações mais altas. Para as Docas, cujos contractos são serios e são seriamente executados, a discussão ou com o Governo ou perante os Tribunaes é um bom exercicio: dá saude e dá muque, como se diz em linguagem de *sport.*

CAPITULO LIII

AS FAMOSAS CAPATAZIAS

Nessa offensiva, era de admirar que não surgisse, como em 1896 e 1906, nova impugnação á taxa das capatazias.

E surgiu não só na Camara dos Deputados de São Paulo, como em pleito judicial proposto pela Light and Power dali.

Como vimos, entre os factores que concorriam para alimentar a opposição no Estado, um dos mais importantes, sinão o maior, era a taxa de capatazias sobre os generos de exportação, entre os quaes predominava o café. Em 1907, propôz-se no Senado do Estado, e já escrevemos, que este representasse ao Governo Federal

"no sentido de fazer cessar a contribuição que, a titulo de capatazias, a Companhia Docas de Santos cobrava dos generos por seu intermedio exportados". Em 1909 renasceu a questão, de fórma mais viva, pelo ambiente federal criado em torno da Empresa. Designado relator, Antonio Mercado deu parecer favoravel, sendo votc vencido Oliveira Coutinho que declarou:

> Ser-me-ia suave e aprazivel lançar pura e simplesmente, como dois outros collegas já fizeram, minha assignatura sem uma palavra no fim das 110 paginas manuscriptas e 21 impressas, conquistando popularidade facil, se não fosse sincero.

Embora discutido com vehemencia (24), não teve andamento o projecto. Jornaes da época, viram coisas de politica interna (25), nessa moção que só em 1911 se votou. Não seria, pois, de estranhar que o proprio Governo do Estado tomasse as redeas em mão, dirigindo-se ao da União, para solicitar a construcção de um cáes dos Outeirinhos á Barra. Mas no assumpto das capatazias a representação paulista não teve andamento. "A Camara approvou a indicação dois annos depois de ser apresentada", commentaria violentamente Carvalho de Mendonça. "Como procedeu o Presidente do Estado, o Sr. Albuquerque Lins? Não sabemos ao certo. Se o honrado Presidente não representou ao Governo Federal contra as taxas cobradas pela Companhia Docas de Santos, verificou a inepcia, a improcedencia e a injustiça da indicação..."

A acção proposta pela Light and Power era, por seu lado, tanto mais surprehendente quanto o animo paulista se levantava contra a Empresa por causa do café, e ella pedia devolução da taxa paga por artigos importados, em varios annos. Havia, por isso, quem visse nesse pleito um derivativo á polemica contra os interesses canadenses, na qual a Empresa de Santos, indirectamente, e Alberto de Faria, ostensivamente, foram parte. Porque explorando o porto no Pará e ali recebendo a mesma taxa de capatazias, não podia explicar-se de outro modo que os interesses Farquhar a impugnassem em Santos (26). Accentuando-o, concluio "Um accionista das Docas" (*Jornal do Commercio*, 19 de Outubro de 1912):

---

(24) Tendo Antonio Mercado defendido seu parecer, occorreu este dialogo: "O Senhor Fontes Junior: — Sr. Presidente, quem ouvisse o nobre deputado Sr. Antonio Mercado falar com o calor com que acaba de se pronunciar, suporia que esta Camara, tomando qualquer deliberação sobre o seu parecer, iria praticar um acto de sua atribuição, de consequencias fataes e iniludiveis. Entretanto, trata-se apenas de uma simples aspiração, do simples uso do direito de petição ao Presidente da Republica. A deliberação da Camara em nada poderá alterar a ordem estabelecida das coisas". O Sr. Alfredo Pujol: — Nem a Camara tem competencia para discutir esse assumpto. — O Sr. Fontes Junior: — Já vê V. Ex., Sr. Presidente, que não tem tamanho alcance esse parecer". (Sessão de 23 de Dezembro de 1909). Ver J. X. Carvalho de Mendonça, *Capatazias da Empresa de Santos* allegações finaes da Ré. Rio de Janeiro, Typ. do *Jornal do Commercio*, 1914, 235 pgs.

(25) "Dizia-se nos corredores da Camara que a maioria dos Deputados assim procedeu para obstruir a discussão do parecer do Dr. Antonio Mercado, favoravel á indicação autorizando o Governo do Estado a intervir junto do Federal para fazer cessar a cobrança de capatazias do café nas Docas de Santos". *A Plateia*, 30 de Dezembro de 1909. Ainda: "Hontem, na Camara dos Deputados, grande parte da maioria, colligada com uma parte da minoria, fez obstrucção franca ao parecer do Dr. Antonio Mercado sobre a cobrança de capatazias pela Companhia Docas de Santos. Estavam presentes trinta e tantos Deputados e na lista da chamada figuraram apenas 19. Para muitos, essa attitude da Camara foi um acto de hostilidade contra o Sr. Tibiriçá, cujo pensamento no caso era sobejamente conhecido, desde a moção João Martins, origem do parecer. Pode-se dizer que a Camara votou hontem contra uma medida de que fazia questão um dos mais poderosos membros da Commissão Central". *São Paulo*, 31 de Dezembro de 1907.

(26) "A Light não quer pagar capatazias, antes deseja rehaver as que pagou durante doze annos; e por isso, recorre do Governo para os tribunaes. E' um direito seu incontestavel e incontestado no Brasil. Mas...

"E' para este mas que desejamos que voltem suas vistas o Governo e a dignidade

> O que se vê no fundo desta acção judicial é mais uma manifestação de desespero contra o obstaculo unico que difficulta o açambarcamento de todos os grandes negocios espalhados do Amazonas ao Prata. O cáes de Santos é o sonho dourado daquelle grupo de banqueiros que, por varios processos, acaparou as estradas de ferro de São Paulo e do Sul, quasi todos os portos da costa, a navegação do Amazonas, a Madeira-Mamoré, os serviços de electricidade, illuminação e transporte das nossas maiores cidades, etc.

Ao que foi resposta, depois de accentuar-se que havia cinco annos os "aiglons das Docas" combatiam ou embaraçavam, com as sobras de suas rendas, as empresas canadenses:

> Em cinco annos de demandas forçadas, vendo-se querellados por quantos contractos tem feito com os poderes publicos deste paiz, é natural que as Lights tenham aprendido esse sport tão caro aos *aiglons* das Docas de Santos.
>
> Nada é de espantar, pois, que uma dellas tenha iniciado uma partida que, se ganhar, representará um immenso serviço prestado ao paiz em que veio trabalhar. Onde está o crime? (27).

E esta flecha que no seu pseudonymo visava o director da *Noticia,* Manoel de Oliveira Rocha, defensor da reacção de Candido Gaffrée á manobra envolvente estranjeira (no *Jornal do Commercio,* 27 de Outubro de 1912):

> Antes da construcções do cáes de Santos, o embarque de um sacco de café custava 80 réis. Hoje, o embarque de um sacco de café custa 450 réis, sendo 150 réis de taxa de carga, 300 réis pelo trabalho de carregar, conforme explicou a *Gazeta*. Parece qualquer outra coisa, menos patriotismo.

Havia a São Paulo Light & Power proposto a acção no Juizo Federal do Rio de Janeiro, séde da Companhia (Outubro de 1912) para pedir a devolução de 438:769$800, importancia das capatazias illegalmente cobradas por esta durante quatorze annos, bem como quaesque routras que se cobrassem nas mesmas condições durante o correr da acção, com os juros legaes, e abster-se, para o futuro, da cobrança da referida taxa. O argumento principal era que a Companhia percebia a taxa de carga e descarga, que não podia cumular com a de capatazia, pois se tratava de remuneração do mesmo serviço; que, mesmo admittida como licita essa cobrança, não eram legitimas as de capatazias de mercadorias despachadas sobre agua; e, ainda que estas fossem julgadas procedentes, não se justificava o augmento que tiveram, em face da clausula 3ª do decreto de 30 de Julho de 1889.

Na apparencia procedente, esta foi a base do raciocinio de seu advogado:

> A Companhia Docas de Santos cobra, pela carga e descarga de mercadorias, que não passam pela Alfandega, além da taxa de carga e descarga, a de capatazia.
>
> Assim, pelo serviço que fazem os guindastes de suspender do navio e depositar no cáes, ou vice-versa, uma tonelada de mercadoria, percebe a Companhia 2$500 (taxa de carga e descarga), mais 9$700 (taxa de capatazias), ou um total de 12$200!

---

deste povo. A Light, esse mesmo Sr. Farquhar, esse mesmo Sr. Legru, esse mesmo grupo de financeiros sacudidos para estas bandas do Atlantico, obtiveram o porto do Pará e outros portos sob o mesmo regime das Docas de Santos, com o direito ás mesmas taxas e ás mesmas capatazias. Aplique o Governo ao porto do Pará as theorias do grupo Farquhar sobre as capatazias em Santos. " No *Jornal do Commercio,* 19 de Outubro de 1912.

(27) "Um brasileiro" no *Jornal do Commercio,* 4 de Novembro de 1912.

> A sacca de café paga pelo serviço de embarque 150 réis (taxa de carga e descarga), mais 300 réis (taxa de capatazia)!
>
> E' legal, pergunta-se, que por esse serviço, cobre a Companhia, além da taxa de cáes e de descarga, a de capatazias? Eis a questão.

Representou a Empresa de Santos, J. X. Carvalho de Mendonça, com a proficiencia já postas a prova a favor della, sobretudo na questão da exhibição de livros; e a Light & Power, M. Pedro Villaboim, figura de relevo no scenario politico do Estado, professor de direito, um dos luminares da advocacia brasileira. Antigo advogado de Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle, na firma em que empreitaram a construcção de estradas de ferro, Manoel P. Villaboim com elles se desaveiu, julgando Carvalho de Mendonça estar ahi uma das origens do processo da Light; mas não era natural vêr tambem no patrocinio do advogado um ensaio de libertação do Estado daquella angustia, que, se de facto não existia, nem por isso deixava de preoccupar já a maioria dos politicos de São Paulo? Não ha como um preconceito velho para arraigar-se, mesmo entre gente do mais fino quilate. O "abuso das capatazias", tão annual e ruidosamente invocado contra a Empresa, era um desses. E tanto mais apparente na sua procedencia, quanto o texto que autorizava a cobrança dava margem á confusão.

A polemica andou alta, em torno desse pleito, como andaria em torno do outro, sobre o mesmo assumpto, a propôr-se mais tarde, apesar de perdido o primeiro. No jornalismo foi a discussão ainda de Alberto de Faria com Alfredo Maia, director da Light & Power em São Paulo, e, depois, com o proprio advogado della na questão, além de artilharia avulsa á direita e á esquerda (28). Mostrava-se o tom vivo da defesa neste trecho, resumo das decisões paulistas federaes em contraste com as representações paulistas estaduaes:

> Não só no contracto primitivo, como em todas as suas modificações, como em todos os actos posteriores do Executivo, e até do Congresso, as taxas de capatazias de exportação e de importação, sobre agua ou fóra d'agua, foram sempre autorizadas e approvadas e sanccionadas, ora expressamente, ora tacitamente.
>
> Na prestação de contas annual da Empresa, lá está discriminada, em cada balancete, a verba cobrada por capatazias de exportação e importação; e todos esses balancetes estão approvados, inclusive o ultimo, que o foi pelo Ministro tão querido de São Paulo, Sr. Barbosa Gonçalves, intendente de Pelotas e autor de sua famosissima rêde de esgotos.
>
> Ao Governo, que era nosso inimigo, do Sr. Prudente de Moraes, representaram contra sua cobrança, as estradas de ferro paulistas, enfeudadas ao plano da alfandega secca de São Paulo; e apesar de dois discursos violentos do Senador Moraes Barros, o Presidente, por seu Ministro Bernardino de Campos, em despacho de 12 de Novembro de 1897, disse: "Indeferido; em face das informações e pareceres, não procede a reclamação dos supplicantes".

Adiante:

> Essas informações e pareceres, bom é lembrar, tinham estado na pasta do Conselheiro Rodrigues Alves, Ministro da Fazenda, antecessor

---

(28) A polemica teve lugar, a principio, por parte de Alberto de Faria no *Jornal do Commercio* (10, 11, 12, 14 e 15 de Novembro de 1912), depois na *Gazeta de Noticias* (15, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 29 de Novembro e 5, 8, 10 e 12 de Dezembro de 1912). Respondeu Manoel P. Villaboim no *Jornal do Commercio* de 14, 15, 19, 22, 23, 27, 28, e 30 de Novembro e 4 de Dezembro de 1912. Quanto a Alfredo Maia, seus artigos constam do *Jornal do Commercio* de 6, 11 e 13 de Novembro de 1912; os de Alberto de Faria do *Jornal do Commercio* de 19, 23, 25, 26, 28 e 29 de Outubro de 1912; 1 de Novembro (pseudonimo Accionista das Docas) e, sob o seu nome, 3, 4, 7, 8, 11 e 12 de Novembro de 1912.

do Sr. Bernardino de Campos, promptas para despacho, durante seis mezes; e o facto de estarem com pedra em cima significa, para quem faz justiça á probidade do actual Presidente de São Paulo, que a lavoura e o commercio não estavam pagando uma taxa illegal.

Renovado o ataque ou reclamação paulista na Presidencia Penna, quando a campanha do Sr. Miguel Calmon contra as Docas despertou as esperanças, novo insuccesso esmagou a pretensão dos nossos inimigos.

Foi ao Sr. David Campista que coube, dessa vez, apreciar a questão no seu aspecto juridico, sob a sua face de legalidade, discutida em varios pareceres de cinco ou seis dos mais competentes e probos funccionarios do Thesouro e da Alfandega, unanimes em reconhecer a legalidade das taxas. O Ministro da Fazenda, que por seu alto valor intellectual e moral, era já o candidato de São Paulo e do Brasil á Presidencia da Republica, respondeu assim á investida:

"Nada ha a providenciar, em vista dos pareceres. — 4 de Maio de 1907. — *D. Campista*" (29).

Mais:

Admira, espanta, assombra, maravilha, que depois disto, haja quem com a responsabilidade de um nome feito na profissão, chame illegal semelhante cobrança.

O Governo, diz a lei, fixará as taxas (taxas, no plural) de accôrdo com os concessionarios. O Governo as fixa uma vez no contracto e reconhece vinte vezes nas aprovações de contas; as sanciona por vinte e tres annos de cobrança ininterrupta; reprodul-as nos outros contractos; aggravando-as, manda applicar o Regulamento do Porto de Santos para Manáos, por decreto do Presidente Campos Salles e para o Pará, Rio Grande do Sul e outros portos, por decreto do Presidente Rodrigues Alves; impõe silencio com seus solennes indeferidos aos contrabandistas de Santos e aos engenhiros da Paulista e da São Paulo Railway; e depois de tudo isto, depois de 23 annos de jurisprudencia administrativa uniforme, ainda ha topete em São Paulo, para qualifical-as taxas illegaes!

Não existe mais naquella terra, naquelles escriptorios de advocacia, um exemplar do Diccionario Juridico de Pereira e Souza?

De parte de Villaboim este trecho dava preliminarmente o tom da polemica:

Estou neste caso defendendo, ao lado de minha cliente, altos interesses da lavoura e do commercio de São Paulo e desejaria que todos possam, na posição contraria, dizer o mesmo, isto é, que não defendem só o interesse pessoal.

Ao que respondeu Alberto de Faria:

Passo recibo no remoque para convidar o sympathico paulista adoptivo a esquecermos o nosso interesse pessoal e trabalharmos ambos com o illustre Presidente actual do seu Estado para aliviar a lavoura e o commercio dos onus de transporte, que são pesados... Nesse empenho patriotico, esperamos até que o auxiliem a Paulista, a Mogyana, a Sorocabana, cujos lucros fabulosos devem tambem ser apurados.

Com a Light and Power, estes trechos eram a nota do debate:

Não o ataco (Farquhar) por isto; antes o admiro. Ajusto contas com os que lhe servem os planos, quando elles vem offender o meu direito ou ferir a minha bolsa, é natural que grite. Foi por isto que agora me encontra no caminho o Sr. Alfredo Maia. Não estou disposto a recuar; nem sou facil de ganhar medo.

---

(29) *Jornal do Commercio*, de 14 de Dezembro de 1914. Alberto de Faria, *Docas de Santos*, cit., pag. 44.

Recusando a polemica a quem o atacou anonymamente, escreveu Alfredo Maia:

> A minha recusa, porém, ao convite para essa conversa confiada e longa, não lhe sirva de pretexto para interromper as suas confissões, moldadas pelo typo de Rousseau, que confessa mais os pecados alheios do que os proprios. No tocante aos meus, então, rogo-lhe, se algo lhe mereço, que seja o mais explicito possivel.

Concluiu Alberto de Faria:

> A geração que hoje paga pesados tributos á Light para ter a luz e a força na sua opulenta capital, que paga á Sorocabana as altas tarifas votadas para o capital nacional que a construio e que hoje aproveitam só á industria de estranjeiros habilidosos, precisa ouvir falar a odisseia destes trabalhos para poder julgar da hypocrisia dos "benemeritos" que se revoltam em Santos contra a cobrança das mesmas taxas, dessas mesmas capatazias que em outros portos "estão cobrando".
>
> Comparemos esse passado de difficuldades com as actuaes concessões de portos e estradas de ferro, em que o dinheiro se fabrica, a jacto continuo, na emissão quotidiana de apolices internas, ou no lançamento de emprestimos externos onerosissimos, garantidos com os tributos directos do nosso commercio, os 2% ouro.

Na justiça, cruzaram-se tambem as invectivas, pois sob a feição fidalga havia, em cada um dos contendores, desabafos que a consciencia do proprio direito inspirava, por vezes de maneira assaz rude. Para Carvalho de Mendonça, por exemplo a causa era uma "trama de disparates, de cavilações e falsidades"; a acção um "consorcio dos despeitados". M. Pedro Villaboim não deixava de revidar. Perdida essa questão, outra se proporia, mais tarde, vencendo-a tambem a Empresa. A polemica forense e publica ia azedar.

CAPITULO LIV

DECISÃO AFFIRMATIVA DA JUSTIÇA

Mistér não era todo esse alarido, para que ficasse manifesta a legitimidade da taxa. Bastava recordar a interpretação legal e administrativa no caso.

Foi o que fez J. X. Carvalho de Mendonça, com a abundancia de documentação já revelada em questões anteriores, principalmente a da exhibição de livros. Em primeiro lugar, estatuindo a lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, que os emprezarios poderiam perceber, pelos serviços prestados em seus estabelecimentos, "taxas reguladas por uma tarifa proposta pelos emprezarios e approvada pelo Governo", era claro que não existia uma tarifa legal geral, mas aquella que, em cada caso, fosse approvada. Era, pois, sem base a arguição, tão velha quão repetida, das taxas de Santos contrarias á referida lei de 1869. Essas taxas tinham sido ali fixadas, pelo contracto de concessão e suas modificações posteriores obedeceram sempre ao que aquella lei determinava.

Não procedendo, pois, a arguição da illegalidade das taxas portuarias da Empreza, prevalecia a da sua dualidade? A velha questão das capatazias, conforme vimos, provinha da presumpção de que, cobrando as taxas de carga e descarga, não era licito á Empreza cobrar as das capatazias, sem embolsar duas vezes uma taxa pelo mesmo serviço.

O engano provinha da confusão entre as primeiras, que melhor se chamariam de utilização do cáes pela mercadoria, e as segundas, que nada mais eram

que a movimentação desta para o embarque ou desembarque. Umas retribuiam capitaes empregados na construcção, outras, pagavam serviços feitos; de modo que as primeiras só existiam nos portos melhorados, ao passo que as segundas se cobravam tradicionalmente em todas as alfandegas de nossa costa.

A legislação do Imperio, em vigor em 1888, quando se deu a concessão em Santos, era clara. Em 1885 havia sido publicada a primeira Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas. O seu artigo 628 passou a constituir o artigo 603, da Consolidação de 13 de abril de 1894, deste geito:

> Pelo serviço de embarque e desembarque de mercadorias nacionaes ou estrangeiras nas pontes, cáes e armazens externos das Alfandegas e Mesas de Rendas e por qualquer serviço ou trabalho feito a requerimento da parte, cobrar-se-ão, sob o titulo expediente das capatazias, as seguintes taxas...

Construido o cáes de Santos, desapparecia essa taxa de capatazias, em vista de receber a Empreza, a titulo de retribuição dos capitaes nelle empregados, outra taxa que parecia, na denominação, invalidal-a? A praxe seguida ali e noutros portos, então e depois, respondeu sempre pela negativa.

Eram inequivocos, com effeito, os antecedentes do contracto de concessão. Tendo ido os papeis desse contracto ao Ministerio da Fazenda, alguns funccionarios deste, sem o conhecimento das condições em que seria construido o porto, fizeram algumas confusões. A construcção iria retribuir-se com as taxas de atracação, carga e descarga e armazenagem, denominação aquella menos feliz, porque ia dar lugar ao mal entendido, quando devia chamar-se de utilização do cáes pela mercadoria. Responsavel por esta terminologia, prevenio comtudo Saboia e Silva qualquer engano, ao referir-se, no seu relatorio, a essas tres taxas de atracação, carga e descarga e armazenagem:

> As taxas indicadas são destinadas tão sómente ao pagamento do juro e quota de amortização do capital empregado no cáes propriamente dito.
>
> Para o serviço de carga e descarga serviriam as taxas respectivas cobradas pela Alfandega, á qual deve naturalmente incumbir todo o serviço do cáes.
>
> Quanto aos guindastes e outros accessorios para a descarga, a Alfandega terá de adquiril-os para seu uso proprio e poderá fornecer aos particulares, mediante taxas modicas, com vantagem não só dos particulares, mas ainda do Estado.

Logo depois, ainda em estudo o contracto, escreveu Saboia e Silva ao Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas (4 de fevereiro de 1888):

> Cumpre-me informar a V. Ex. que não existe decreto ou lei regulando as taxas a cobrar pelas emprezas de docas. A lei de 13 de outubro de 1869 deixa a este respeito a mais completa liberdade ás partes contractantes, dizendo que "os emprezarios poderão perceber pelos serviços prestados em seus estabelecimentos taxas reguladas por uma tarifa proposta pelos emprezarios e approvada pelo Governo Imperial".
>
> O decreto n. 9.559, de 20 de fevereiro de 1886, marca as taxas a cobrar pela guarda de mercadorias nos armazens internos da Alfandega que são propriedade do Estado, e nada tem que vêr com serviços prestados por particulares.
>
> E' prova irrefutavel disto a tabella junto das taxas cobradas pela Companhia Docas de D. Pedro II, onde a armazenagem é paga pelo peso da mercadoria e não pelo valor, como nos armazens da Alfandega.
>
> Os Exmos. Srs. Directores interinos das Rendas e do Contencioso do Thesouro Nacional, não conhecendo o plano das obras, considera-

ram indevidamente o cáes e armazens projectados como dependencias da Alfandega de Santos, e foi naturalmente levado por esta supposição que o Exmo. Sr. Ministro da Fazenda, respondendo ao aviso deste Ministerio, datado de 22 de janeiro de 1887, informou em data de 27 de julho do mesmo anno que as taxas a cobrar pelas Emprezas deveriam ser as mesmas da Alfandega.

Adiante:

Sobre esta questão devo ainda informar a V. Ex. que não foi convenientemente interpretado pelo Ministerio da Fazenda o aviso deste Ministerio, datado de 22 de janeiro de 1887.

Não se julgando a Secretaria da Agricultura com dados sufficientes para calcular os productos das taxas indicadas nas differentes propostas, resolveu o antecessor de V. Ex. recorrer ao Ministerio da Fazenda, a quem incumbe a estatistica do commercio maritimo do Imperio, e solicitou-lhe que informasse sobre a importancia das taxas propostas.

O Ministerio da Fazenda julgou, porém, que se tratava de saber quaes deveriam ser as taxas a cobrar pelos serviços do cáes, quando, entretanto, estas taxas já se achavam indicadas pelos proponentes na conformidade do art. 1°, § 5°, da lei de 13 de outubro de 1869 e condição 8ª, do edital.

Tendo mostrado que é infundada a impugnação feita ás bases estabelecidas pelo edital de 19 de outubro de 1886, julgo que não haverá mais duvida sobre a possibilidade de contractar-se a execução das obras do porto de Santos sem recorrer-se a nova concurrencia..

Mais:

A resposta do Ministerio da Fazenda ao aviso da Agricultura, de 22 de janeiro de 1887, que consultava tambem sobre o modo por que devia ser feito o regimen de capatazias da Alfandega, segundo o regimen da concessão projectada, não foi bastante clara, dizendo apenas que o respectivo serviço poderia ser confiado á Empreza nos armazens que ella construisse.

O edital de 19 de outubro de 1888 e lei de 13 de outubro de 1869 não dão á Empreza o serviço de capatazias, sendo esta concessão facultativa ao Governo; não me parece, porém, equitativo que seja o contractante privado do usufructo de uma parte do cáes.

Como se vê, o autor do projecto do cáes distinguia bem as taxas, que a este caberiam e, além disso, não achava justo que não se entregasse a execução do serviço e a cobrança das capatazias á Companhia. Seria possivel, historica, authenticamente, falar em dualidade de taxa? Consequente com seu modo de pensar, Saboia e Silva propôz se entregassem á Empreza de Santos, de accôrdo com a propria Lei de 1869, artigo 1°, § 7°, as capatazias, "serviço oneroso para o Estado e que nos exercicios de1861-1886 produziu um *deficit* annual de 33:480$000, conforme a informação do Inspector da Thesouraria de São Paulo". Donde a clausula VIII do contracto de concessão de 18 de julho de 1888:

Os concessionarios se obrigam a effectuar o serviço de capatazias, de conformidade com o regulamento e instrucções que o Ministro da Fazenda expedir para estabelecer as relações da Empreza com os empregados da Alfandega.

Por deliberação do poder legislativo, ou tambem administrativamente, a pratica do Imperio e da Republica reconheceu invariavelmente a legitimidade da cobrança de tal taxa, por essa ou outras emprezas de portos. Posta em duvida, logo no inicio do trafego, — já começava, mal inspirada e menos justa,

a grita contra a cobrança abusiva das capatazias, — assentou o Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Antão de Faria (14 de junho de 1892):

> Em solução ao vosso officio n. 84, de 22 de abril ultimo, declaro-vos que as taxas estabelecidas no clausula V sob os ns. 1 e 2 do dec. numero 9.979, de 12 de julho de 1888, estão sendo cobradas regularmente pela Empreza de melhoramento do porto de Santos, como remuneração do capital empregado ou a empregar na construcção do cáes, conforme consta do vosso relatorio de 10 de julho de 1886.
>
> O trabalho dos guindastes e dos demais apparelhos para carga e descarga, embarque, desembarque, e remoção das mercadorias para os armazens da Empreza ou da Alfandega é comprehendido no serviço das capatazias, segundo define o artigo 628 da Consolidação das Leis das Alfandegas e as taxas respectivas a esse serviço incluem o pagamento daquelle trabalho, que a Empreza é obrigada a fazer, de conformidade com as clausulas VII e X do seu contracto (30).

Constante, depois, do artigo 20 do regulamento da Empreza, approvada pelo decreto n. 1.286, de 17 de fevereiro de 1893, a taxa das capatazias continuou a cobrar-se, sendo dispensado o respectivo pessoal na Alfandega de Santos, "visto estar sendo o serviço dessa natureza vantajosamente desempenhado pela Companhia Docas de Santos" (Ministro da Fazenda Rodrigues Alves, 9 de março de 1895):

> O Ministro de Estado dos Negocios da Fazenda, em nome do Presidente da Republica, resolve nos termos do artigo 3 n. 1 da lei n. 265, de 24 de dezembro de 1894, e de accôrdo com o parecer da directoria de rendas do Thesouro Federal, exarado no officio do Inspector da Alfandega de Santos, Estado de São Paulo, n. 16, de 28 de janeiro do corrente anno:
>
> 1° — Dispensar o pessoal de trabalhadores das capatazias da mencionada Alfandega visto estar sendo o serviço dessa natureza vantajosamente desempenhado pela Companhia Docas de Santos.
>
> 2° — Declarar extinctos os lugares de administrador das capatazias, ajudante do mesmo e fieis de armazem da referida Alfandega, ficando á mesma addidos, até serem aproveitados os empregados que actualmente exercem.

Em 1896, por occasião da questão da Alfandega de São Paulo, vimos que as estradas de ferro do Estado, numa petição encabeçada pela Companhia de cujos escriptorios technicos sahira o libello de 1894, haviam representado contra a taxa das capatazias, sobretudo nas mercadorias despachadas sobre agua. Este foi o parecer do 2° escripturario da Sub-Directoria das Rendas, A. Oscar Tavares da Costa, com que concordou o Sub-Director F. Athayde (19 de agosto de 1896):

---

(30) Donde, e em concordancia, este officio do Ministro da Fazenda Rodrigues Alves (28 de julho de 1892): "Restituindo-vos o incluso requerimento, que me remettestes com o aviso n. 180, de 19 do corrente e a informação a elle annexa, prestada pelo Inspector do 5° Districto dos Portos Maritimos, no qual a Empreza do Cáes de Santos propõe taxas e multas para a remoção de mercadorias agglomeradas no mesmo cáes, e que deverão provisoriamente ser cobradas, emquanto não fôr, de conformidade com as clausulas 8ª e 10ª das publicadas com o decreto n. 9.979, de 12 de julho de 1888, regulamentado por este Ministerio o serviço de que se trata, cabe-me declarar-vos... que, comquanto não se ache ainda a Empreza no caso de executar o serviço de capatazias, tal qual define o art. 628 da Consolidação das Leis das Alfandegas, por não estarem montados os seus guindastes, póde ser concedida a autorização por ella pedida, para cobrar as taxas de capatazia, que a Alfandega de Santos arrecada, mas sómente das mercadorias que não forem recolhidas á mesma Alfandega, sendo essa retribuição do serviço de embarque e desembarque de mercadorias e do respectivo transporte ao lugar do cáes ou armazens em que forem depositadas, até serem retiradas por seus donos ou consignatarios".

As companhias signatarias da representação pretendem confundir a taxa de $001,5, por kilogramma pela carga e descarga de mercadoria e quaesquer generos no cáes, com a de capatazias, ou antes que a cobrança desta exclue a daquella.

São de natureza diversa as duas taxas. A primeira ($001,5) foi instituida como remuneração do capital empregado ou a empregar na construcção do cáes, segundo o dizer do aviso do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, n. 159, de 14 de junho de 1892; a segunda (a de capatazias), que tira a sua origem dos regulamentos das Alfandegas (art. 628 da Consolidação de 1885 e 603 da de 1894), é arrecadada como retribuição do trabalho dos guindastes e demais apparelhos para carga e descarga, embarque, desembarque e remoção das mercadorias para os armazens da empreza, segundo as expressões do citado aviso n. 159.

Por onde se vê que são bem diversas, bastante distinctas as duas preditas taxas e sua cobrança se firma, não no arbitrio da Companhia das Docas, mas nas clausulas do seu contracto e outras disposições legaes como acima ficou dito.

Adiante, accentuando seu pensamento:

Para provar que as signatarias da representação embaralham as mencionadas contribuições, trasladarei para aqui alguns dos seus argumentos que interessam de perto á questão e podem contribuir para a sua elucidação.

Seja o primeiro o seguinte:

"Antes de funccionar o cáes, quando o serviço de capatazias da Alfandega de Santos era feito por pessoal desta estação aduaneira, os materiaes de estradas de ferro, taes como carvão, trilhos e todos quantos se despachavam sobre agua e eram directamente descarregados de bordo dos navios para os vagões da estrada de ferro, não pagavam a taxa de capatazia á Alfandega, etc.".

Sim, taes materiaes não deveriam effectivamente pagar expediente de capatazias á Alfandega, visto como esta nenhum serviço lhes prestava; desembarcados de bordo, no regimen dos despachos sobre agua, eram entregues no littoral aos respectivos donos, consignatarios ou representantes legitimos, e dahi conduzidos em vagões da estrada de ferro para o seu destino. Eis porque, segundo argumentam as reclamantes, "conferidos e despachados sobre agua, e, portanto livres e desembaraçados de quaesquer imposições aduaneiras, sem darem entrada em dependencia alguma da Alfandega, os materiaes de que se trata não podiam ficar sujeitos á taxa de capatazias".

Mais:

Insistindo ainda nas mesmas considerações, no formal intuito de excusarem-se ao pagamento legal das contribuições devidas á Empreza das Docas, dizem as signatarias da representação:

"Cobrar, pois, dos donos ou consignatarios das mercadorias em questão, além das taxas remuneradoras dos serviços proprios do cáes, tambem a taxa de capatazias, é positivamente transformar esta taxa, de contribuição aduaneira que é, destinada a pagar os serviços de recebimento, conducção, guarda, remoção, abertura, acondicionamento e entrega dos volumes a cargo da Alfandega, em imposto a favor da Companhia de Docas, lançado sem excepção sobre todas as mercadorias importadas pelo porto de Santos".

Esse periodo é ainda uma flagrante confissão da erronea noção que as reclamantes conceberam a respeito da taxa de capatazias e da de cáes; esta, remuneradora do capital empregado e aquella, proveniente do trabalho dos guindastes e mais apparelhos para carga e descarga, etc., etc., taxas estas que já ficaram acima claramente discriminadas e que não é licito imiscuil-as.

Ao que se infere dos termos do citado periodo, as signatarias da representação presumem que a taxa de capatazias só é devida por serviços de recebimento, conducção de volumes a cargo da Alfandega, quando é certo que, pelos artigos 238 e 495, § 5°, da Consolidação das Leis das Alfandegas, tal contribuição é percebida tambem pelos entrepostos, armazens e trapiches alfandegados, por serviços de identica natureza prestados ás mercadorias, ainda mesmo que estas simplesmente transitem por taes estações, uma vez que nisso se tenham empregado pessoal, guindastes, apparelhos, etc., etc.

Concluindo:

Incontestavelmente a Companhia das Docas presta esses serviços, não só ás mercadorias que se destinam a deposito nos seus armazens, como ás que são despachadas sobre agua; porque as companhias de estradas de ferro não dão pessoal, nem fornecem guindastes, apparelhos, etc., para o transporte dellas de bordo para os carros e vagões das estradas de ferro, serviço que lhe incumbe prestar em virtude das clausulas 8ª e 10ª do seu contracto (decr. n. 9.979, de 12 de julho de 1888) e a cuja remuneração tem direito, em face do que dispõe o aviso n. 159, de 14 de junho de 1892, do Ministerio da Agricultura, e n. 30, de 28 de julho do mesmo anno, do Ministerio da Fazenda.

Portanto, sempre que a Empreza das Docas prestar serviços da natureza dos indicados nos arts. ns. 175, 238, 495 e 603 da Consolidação das Leis das Alfandegas, tem direito á percepção da taxa de expediente das capatazias, quer esse serviços sejam prestados ás mercadorias que se destinam a deposito nos seus armazens, quer as despachadas sobre agua, que tenhm de ser transportadas de bordo das embarcações com o auxilio dos guindastes, apparelhos e pessoal da Companhia.

Depois de ouvido o Inspector da Alfandega addido, Alonso F. Franco (31), o official, Vossio Brigido, o Director da Contabilidade C. A. Naylor, o do Contencioso, Democrito Cavalcanti, dormiu a representação no Ministerio da Fazenda, até que o successor de Rodrigues Alves na pasta, Bernardino de Campos, despachou (15 de novembro de 1898): "Em face das informações e pareceres, não procede a reclamação das supplicantes".

Ainda a esse tempo a Associação Commercial de São Paulo pediu a collaboração da de Santos no sentido da obtenção, na lei orçamentaria federal, da isenção da taxa nas mercadorias despachadas sobre agua e da não prorogação do prazo para a terminação dos trabalhos do cáes, então, como vimos, em grande polemica. Respondeu a congenere de Santos, esquivando-se nos seguintes termos (28 de novembro de 1896):

A directoria desta Associação reuniu-se expressamente para deliberar sobre o pedido constante do vosso officio datado de 7 do corrente.

Depois de lida e discutida a representação por vós dirigida ao Senado Federal, ficou desde logo resolvido não poder esta directoria apoiar o vosso pedido sobre a prorogação do prazo solicitado pela Companhia Docas de Santos para a conclusão das suas obras, porquanto esta directoria, bem como a população desta cidade, são testemunhas dos esforços empregados pela Companhia para adiantar os trabalhos, não os interrompendo nem durante a noite.

Quanto á parte relativa á cobrança de capatazias dos generos despachados sobre agua, foi nomeada uma commissão, composta de socios de tres casas importadoras, para estudar o assumpto e dar sobre elle parecer, cuja copia inclusa passamos ás vossas mãos.

---

(31) O parecer Baptista Franco (1 de setembro de 1896) consta do capitulo XXVIII.

Estando esta directoria de accôrdo com a opinião dessa illustre commissão, por se fundar no conhecimento pratico que ella tem do caso, como parte interessada que é, não póde, por isso, o que deveras lamenta, dar tambem a este respeito o seu apoio á sua dignissima collega de São Paulo.

Um anno antes, em 1895, houvera no Congresso Federal o intuito de fazer cessar a cobrança das capatazias. A Commissão de Orçamento da Camara dos Deputados, no projecto de receita para 1896, deixou expresso seu parecer contrario, depois de citar a respectiva legislação (Camara, 29 de agosto de 1895):

Como se vê dessa legislação, essa taxa é a justa contribuição do serviço do material e do pessoal da capatazia, desempenhado nas pontes e cáes de propriedade das Alfandegas e Mesas de Rendas, de seus armazens e depositos externos mantidos á custa e por conta da Fazenda Publica.

Escapa á acção administrativa o regimen dos trapiches alfandegados e emprezas de docas, como a de Santos, e os entrepostos particulares em outros Estados.

Portanto, em caso algum o Governo deve dispensar essa taxa.

No emtanto, porque em virtude da melindrosa situação que o paiz atravessou se houvesse interpretado de modo differente esta legislação, e de que a liquidação do convenio americano dá exemplo, parece á Commissão de Orçamento imprescindivel que a lei de orçamento consigne em suas disposições o seguinte preceito:

Em caso algum a taxa-expediente de capatazias será dispensada, por isso que semelhante taxa escapa á natureza do imposto ou tributo aduaneiro propriamente dito, conforme a legislação vigente e na maioria dos casos pertence ás emprezas que entre nós desempenham os respectivos serviços (32).

Em 1906-07, por occasião da terceira campanha que a Companhia teve que enfrentar, vimos que o *São Paulo*, jornal da Capital desse nome, representou ao Ministro da Fazenda contra a cobrança das capatazias, então só sobre agua. O parecer do 1° escripturario João Duarte Lisbôa Serra foi o seguinte (29 de janeiro de 1907):

O artigo publicado no jornal junto, que é o terceiro de uma série de considerações feitas pela imprensa de São Paulo sobre o desempenho que a Companhia Docas de Santos dá ao serviço de carga e descarga das mercadorias despachadas sobre agua, se occupa da taxa de capatazias cobradas de taes mercadorias, que são descarregadas directamente de bordo das embarcações conductoras para os vagões da São Paulo Railway, com destino ao interior do Estado.

Além disso, o articulista allude á taxa de 700 réis por metro e por dia, que recahe sobre a embarcação atracada ao cáes, á de descarga á razão de 2$500 por tonelada, á de estiva á razão de 1$000, á de transporte ou de vagão, á razão de 2$000, para o carvão e outros generos, e de 2$500 para o sal.

A taxa de capatazias é devida uma vez que as mercadorias, passando pelo cáes, se utilizam do serviço do pessoal e do material fornecido pela Companhia. Ella é uma das prerogativas do respectivo contracto.

Quanto ás demais, devo dizer que, se vê do disposto no art. 20 do Regulamento n. 1.286, de 17 de fevereiro de 1893, a Companhia accusada tem o direito de cobrar a taxa de cáes, a de carga e descarga e as de transporte (8$000 por tonelada), no caso ali especificado, isto

---

(32) Em identico sentido, reproduzindo essas palavras, manifestou-se a mesma Commissão de Orçamento, no parecer sobre a receita para o exercicio de 1900. Annaes da Camara, sessão de 14 de agosto de 1899.

é, quando não se dá a retirada de mercadorias depois de sua descarga. Aquelle artigo não fala na taxa de estiva a que se refere a critica do jornal (33).

E' possivel que a redacção, mal informada a respeito do serviço daquella Companhia, haja feito confusão ao traçar o seu artigo, enumerando, por isso, mais contribuições do que as realmente arrecadadas.

Depois de ouvida a Empreza e a Alfandega de Santos, como se mandava naquelle parecer, e, estando de accôrdo com elle o Sub-Director da Sub-Directoria de Rendas, Antonio Oscar Tavares da Costa, e o Director interino A. C. de Menezes, despachou o Ministro da Fazenda, David Campista (4 de maio de 1907: "A' vista do parecer, nada ha a providenciar".

A taxa era tanto mais legitima quanto se cobrava nos outros portos, cumulativamente ás de utilização do cáes pela mercadoria, á proporção que elles se foram inaugurando. Director da empreza autora na acção, Alfredo Maia não fizera senão reconhecel-a expressamente como Ministro da Viação não só no seu Relatorio (34) como ao assignar a concessão do porto de Manáos (decreto numero 4.110, de 31 de julho de 1901, clausula XI). Assim cobravam tambem essa taxa de capatazias, além da de carga e descarga, o porto do Pará (decreto n. 5.978, de 18 de abril de 1906, clausula XXIV); Bahia (decreto n. 5.550, de 6 de junho de 1905, clausula XIII), com interpretação expressa fiscal; Rio Grande do Sul (decreto n. 5.979, de 18 de abril de 1906, clausula XXIX).

Das taxas percebidas em Santos, a da capatazia era a que mais rendia. Tambem não se contava em pouco a despeza que exigia, mil depois dois mil homens, com salarios elevados, machinas, apparelhos, guindastes e possante installação electrica. De 80 réis foram as capatazias se elevando até 300 réis, por sacca de 60 kilos, mas isto em todas as alfandegas do Brasil, por força de uma lei geral.

Não podia, pois, ser duvidoso o pronunciamento da justiça. Deu-o Raul de Souza Martins, Juiz Federal da 1ª Vara (29 de janeiro de 1914). Depois de citar as origens da taxa, sua interpretação administrativa, a inserção no contracto de 1888 (e de tal modo independente das taxas de carga e descarga que o edital de concurrencia "não tratou absolutamente do serviço de capatazias, nem mesmo empregou essa palavra vez alguma"), escreveu:

Muito justamente todos os actos examinados distinguiram a taxa de capatazias da de carga e descarga. A taxa de carga e descarga é cobrada do navio, na razão do peso bruto de toda e qualquer mercadoria que recebe ou entrega, pela méra utilização para esse fim do cáes, incluidos os encargos da dragagem e desobstrucção do porto para o franco accesso a elle. Com a taxa de atracação, cobrada tambem do navio e na razão do espaço do cáes que occupa, retribue ella o juro e amortização do capital empregado. Não ha absolutamente outra compensação no contracto para taes despezas. O decreto n. 2.411, de 3 de dezembro de 1896, na clausula VIII, ainda assim se exprime: "Como

---

(33) "Vejamos brevemente e apenas para dar idéa, o que poderá fornecer a lei de 1869 (a de Itaborahy, n. 1.746, de 13 de outubro). Tres são as classes de rendas que ella indica pelo serviço aos navios e ás cargas: de atracação; de carga e descarga; e de armazenagem. Faculta, ainda, uma quarta, a de capatazias, que póde incluir-se, pois o Governo tem seguido como norma concedel-a ás emprezas". *Relatorio* do Ministro da Viação e Obras Publicas, Alfredo Maia, 1901.

(34) Essa taxa de transporte era especial e muito elevada. Teve muito restricta applicação.

Mais tarde, por despacho de 24 de agosto de 1893, o Ministerio da Viação approvou o accôrdo entre as Docas de Santos e a S. Paulo Railway, fixando as taxas de transportes razoaveis que passaram a vigorar para a conducção de mercadorias do cáes á estação da referida S. Paulo Railway e vice-versa.

remuneração do serviço de que se trata (dragagem e completa desobstrucção do porto de Santos), fica a Companhia autorizada a elevar a taxa de um e meio reaes por kilogramma das mercadorias que forem carregadas e descarregadas no cáes de sua propriedade".

A taxa de capatazias é cobrada do dono ou consignatario das mercadorias pelo embarque ou desembarque destas com o auxilio do pessoal, das machinas e apparelhos da ré e do respectivo transporte aos armazens ou lugar do cáes em que ficarem até serem por um ou outro retiradas. E' a taxa que se paga em todos os portos do Brasil pelos serviços prestados pelo pessoal e pelo material, guindastes e vagões, das alfandegas ou das companhias concessionarias dos cáes, com a braçagem e movimentação das mercadorias desde o seu recebimento até a sua entrega nas portas externas dos armazens ou depositos, e vice-versa, depois de feito o despacho aduaneiro, a arrumação dos volumes nos armazens ou depositos e a abertura e fechamento em seguida para a conferencia das mercadorias. E', pois, no caso vertente, a taxa que a Alfandega de Santos cobraria se desempenhasse o serviço no respectivo porto, como antes ahi fazia e continuam as outras alfandegas a fazer nos portos em que não foi elle tambem transferido para as companhias de docas.

Muito menos procedia a dispensa nos despachos sobre agua:

Para a cobrança da taxa de capatazias não é preciso que as mercadorias sejam levadas para os entrepostos ou armazens da Alfandega para o seu despacho e conferencia. As mercadorias que, por demandarem simples inspecção ocular, podem ser conferidas e despachadas sobre agua ou a bordo da propria embarcação, pagam as respectivas taxas sempre que para o seu desembarque e transporte são utilizados os serviços do pessoal e material das capatazias. Os arts. 375, § 2°, 495, § 5, 605 e outros da referida Consolidação não deixam duvida a respeito. Ao dono ou consignatario das mercadorias cumpre fazer á sua custa o desembarque, e lhe seria facultado mesmo em certos casos fazer por si directamente esse serviço no porto de Santos, contractando pessoal, pontões, lanchas ou saveiros, se o privilegio de direito que a ré tem sobre o cáes e a faixa annexa não impedissem qualquer pessôa de ali penetrar e exercer o serviço de capatazias em concurrencia com ella. O art. 19 da lei n. 1.313, de 30 de dezembro de 1904 é então terminante — "Nos portos em que ha ou venha a haver obras de cáes, dragagens ou outras, concedidas ou executadas por contracto ou administração, nos termos dos decretos ns. 1.746, de 13 de outubro de 1869 e 4.859, de 8 de junho de 1903, nenhuma mercadoria, seja qual fôr a sua natureza ou destino, que entre pela barra, poderá ser desembarcada sem transitar por aquelles cáes ou obras, sujeita sempre ao pagamento das taxas respectivas. Esta disposição applica-se nos mesmos termos e em todos os casos ás mercadorias a embarcar". E a certidão de fls. 1.204 da Alfandega de Santos declara que "todas as mercadorias que gozam do despacho sobre agua são descarregadas no cáes da Companhia Docas de Santos, e esta Companhia é que faz o serviço de desembarque das mercadorias referidas com o seu pessoal, seus apparelhos e machinas". Nem a autora contesta que foi a ré quem desembarcou as mercadorias de que tratam os numerosos documentos juntos, quem as tirou de bordo das embarcações, as recolheu e levou até fóra dos postos fiscaes, responsabilizando-se pela sua fiel entrega até serem por ella recebidas.

CAPITULO LV

PRELIMINARES DA QUINTA CAMPANHA

Parede e abarrotamento do porto, concessões Farquhar, acção judiciaria para devolução das capatazias, nada disso assumiu, porém, contra a Empreza, entre 1912 e 1915, a relevancia da offensiva paulista, desta vez official, para construcção de um cáes como contrapeso aos chamados abusos do existente.

A essa offensiva precederam, em 1912, duas guerrilhas impressas, renovando varias arguições levantadas desde 1894. Novo, apenas um argumento, o de que nem mesmo technicamente Santos se salvava. Não tendo prevalecido o plano de construcção por medida orçamentaria federal, essa disposição do Estado, de insistir no seu cáes, renovar-se-ia em 1913, reapparecendo com maior força em 1914 e 1915, tambem sem resultado. Seria, em cheio, a quinta campanha.

Dessas guerrilhas, a primeira foi a da *Gazeta* de São Paulo, numa série de artigos, escriptos entre junho e setembro de 1912. Como na campanha anterior (1909), eram elles transcriptos no *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro. "Os papões das Docas", "As ameaças do monstro", "As famosas Docas", taes ainda as epigraphes de sensação. No fim de cada um desses artigos se dizia esperar o apoio do collega, o *Estado de São Paulo,* que se conservou sempre alheio ao appello. A não ser em uma ou duas questões menores, como as capatazias sobre agua, o *Estado* não formou, quanto ás Docas de Santos, com a maioria dos jornaes paulistas.

Versando varios assumptos da Empreza, a nota dominante em quasi todos aquelles artigos foi a necessidade de construir o Estado um cáes proprio, pois o existente já era mesmo antiquado (6 de Julho de 1912):

> De Outeirinhos á Barra ha quasi tanto littoral aproveitavel como o que é hoje occupado pelas Docas de Santos.
>
> Delineado ahi um serviço completo de porto, com armazens para o serviço alfandegario ao longo da faixa do cáes, e armazens interiores para deposito das mercadorias de exportação e para as importações, depois de desembaraçadas da Alfandega, com installações apropriadas para descarga do carvão, manipulação e cargas de cereaes e mesmo de café, não ha a recear que falte espaço em Santos ainda por mais de meio seculo, sem já falar na possibilidade da utilização da margem esquerda do canal para muitos dos serviços, hoje accumulados na margem direita.
>
> O que faz parecer Santos insufficiente e atravancado é o apparelhamento antiquado das Docas, procurando desenvolver-se só em extensão linear, afim de açambarcar todo o littoral, desde a Alamôa até ao forte Augusto.

Podia-se comparar, acaso, o infeliz porto a outros do Velho Mundo? (11 de julho):

> Quem conhece os grandes portos da Inglaterra, como Liverpool e Londres, as vastas e completas installações de Anvers, na Belgica, e de Hamburgo, na Allemanha, vê que Santos, tem apenas o a, b, c, das installações de portos. Tem, tão sómente, o que não podia deixar de ter: cáes, armazens e guindastes, tudo mesquinhamente delineado e apertado numa faixa estreita, separada da cidade por um gradil de cemiterio, parecendo que a unica preoccupação foi privar a cidade do gozo do littoral. Como profundidade. Santos está ainda na quota de oito metros de tirante dagua, o que impede o accesso aos grandes transatlanticos modernos, alguns dos quaes já vão exigindo nove e mesmo dez metros de tirante. A' entrada da barra existe um baixio que é uma difficuldade para a navegação, e nunca a Empreza das Docas cuidou de removel-o por meio de conveniente dragagem.

A construcção em zinco obedecia ao criterio de deixar consolidar-se o terreno, para substituir-se depois por obra definitiva, como foi acontecendo. Mas a critica assim não via as coisas:

Os armazens das Docas são objecto de pasmo dos viajantes, quando obrigados a permanecer ali horas longas, a olhar para aquellas barracas de ferro zincado, aquecidas por um calor tropical que as transforma em verdadeiras estufas, com prejuizo para as mercadorias sensiveis ao calor.

Tudo isto póde e deve ser remediado na secção do cáes que falta fazer, de Outeirinhos á Barra. Exactamente, por ser a mais proxima á entrada, deve esta secção ser a de maior profundidade, de nunca menos de dez metros de tirante dagua, embora seja preciso empregar o systema de construcção usado no Rio, onde não só o cáes como os armazens offerecem um aspecto muito mais agradavel, de obra moderna e destinada á perpetuidade.

A construcção do novo cáes era tanto mais necessaria, quanto outras havia mais arduas (13 de julho de 1912):

De Outeirinhos á Barra ha extensão sufficiente para um novo cáes e vasta área de terrenos, em parte saneados pelo Estado, onde se póde installar um bairro commercial importantissimo. O accesso das linhas da São Paulo Railway ao novo cáes póde facilmente fazer-se por fóra da zona das obras da Companhia Docas de Santos. Tudo, portanto, offerece a natureza para facilitar a redempção de São Paulo.

Resta a acção dos governantes. Nesta baseamos nós a nossa confiança, porque afortunadamente a vemos consagrada por obras de muito maior difficuldade realizadas na Capital da Republica, em periodo presidencial bem recente. O *stegomia fasciata,* transmissor da febre amarella, era um inimigo muito mais temivel e foi vencido á força de perseverança em combater-lhe as origens. A campanha foi grande, mas o triumpho que aureolou o nome benemerito de Oswaldo Cruz envolve tambem o do honrado Presidente, que lhe deu o apoio, sem o qual não teria vencido.

Situação intoleravel, a creada pelo decreto Nilo-Sá, no dizer da *Gazeta,* podia annullar-se mediante essa concurrencia saneadora. Em 1886, a proposta de José Pinto de Oliveira e outros tinha sido preferida por mais vantajosa ao contribuinte; e déra depois nessa taxa de capatazias, "verdadeira calamidade do café". "*Quantum mutatis ab illo!* De um ovo de lagartixa sahiu um jacaré". Essas capatazias já vimos que passaram de 80 réis por sacca de 60 kilos, no Imperio, a 300 réis, não como favor á Empreza de Santos, mas como necessidade fiscal geral, afim de obviar o prejuizo que, nos outros portos, tinha o Thesouro. E recebiam, mais uma vez, este extranho commentario que sommava ás capatazias os 150 réis de taxa de carga e descarga (20 de setembro de 1912):

Os paulistas não podem esquecer que uma sacca de café que pagava em 1888 oitenta réis para embarcar, paga hoje quatrocentos e cincoenta réis!

Emquanto durar este escandalo e outros na mesma proporção para tudo quanto produzimos e para tudo quanto importamos, não póde o contribuinte paulista deixar de bradar pelo cumprimento da lei, em relação ás Docas de Santos. *Lex super omnia.*

"Creados, educados e sobretudo cevados na escola de que a mentira muitas vezes repetida se torna verdade e de que a habilidade consiste em adulterar o sentido do que se acha escripto, até encontrar significação differente do que todo o mundo percebe (foi assim que essa gente firmou o direito de cobrar capatazias sobre o café e sobre o carvão)..." eis o inicio de um dos artigos sob o titulo "Basta, D. Basilio", a proposito do "Caso que não foi e não é serio", referido atraz. Concluindo (24 de Setembro de 1912):

Ha seguramente dois mezes que o mais afamado dos escribas das Docas de Santos móe implacavelmente os ouvidos do proximo com a

estafada aria de D. Basilio, a proposito do arrendamento da Sorocabana.

Para traz, madraços, ruivos gatarrões! Nem todos os homens se medem pela mesma craveira! O arrendamento da Sorocabana foi uma operação financeira determinada por circumstancias imperiosas de momento, mas ainda assim foi feita mediante confronto da proposta preferida com as da São Paulo Railway e da Companhia Paulista, que avidamente disputavam o negocio. O contracto com os arrendatarios foi submettido á approvação do Congresso do Estado de São Paulo, onde havia illustres apposicionistas em ambas as casas.

A segunda guerrilha foi de "Daniel", e publicou-se logo depois nos ineditoriaes do *Jornal do Commercio,* versando de preferencia as taxas da Companhia e seu estado financeiro. Sobre aquellas, cortou largo a imaginação, neste parallelo que Alfredo Ellis repetiria quasi nos mesmos termos no anno seguinte, e que, si verdadeiro, não seria menos que escandaloso (*Jornal do Commercio,* 20 de novembro de 1912):

Como o unico meio de que dispõe o homem para bem ajuizar das coisas é a comparação, juntamos a seguir um quadro das taxas e mais despesas de descarga em differentes portos da Europa e no de Santos, para um vapor de 5.146 toneladas (net de arqueação) com um carregamento de 10.000 toneladas metricas de mercadoria.

Santos, £ 5.690; Londres, £ 960; Liverpool, £ 926; Hamburgo, £ 853; Bremen, £ 732; Anvers, £ 632; Rotterdam, £ 446.

O excedente da despesa de descarga, entre Santos e o mais caro desses portos, que é o de Londres, attinge a £ 4.730, e sobre o mais barato, que é o de Rotterdam, attinge a £ 5.244!

Segundo outro exemplo, em Hamburgo um navio a vapor, de 5.146 toneladas de registo, com carregamento de 10.000 toneladas de café, em saccas de 60 kilos cada uma, pagaria, incluindo todas as despesas, 16:100$000, ao passo que em Santos essa somma subia a 85:391$000. Mas a fantasia ia além. Trata-se ainda de Liverpool e Santos, em 1911 (No *Jornal do Commercio,* 22 de novembro de 1912):

Liverpool movimentou 10.000.000 de toneladas de mercadorias, e Santos apenas 1.600.000 toneladas.

O que significa que, em Liverpool, cada tonelada de mercadoria produziu de receita 3 s. 10 d. e, em Santos, a tonelada de mercadoria produziu em 1911 — 15 shillings.

A differença de receita entre o grande porto de Inglaterra e o sorvedouro de Santos, sendo apenas de £ 744.300, e aquelle devendo custear 57 kilometros de cáes e 26 diques, este tendo apenas de custear 4 kilometros e 700 metros de cáes corrido, num porto quasi sem maré; pode-se assegurar que o porto de Santos rende mais que o de Liverpool.

E' uma superioridade notavel, que tem a Companhia nacional, sobre os Inglezes que, tão ineptamente, exploram o porto de Liverpool.

Ainda (no *Jornal do Commercio,* 23 de novembro de 1912):

A Companhia tem preferido arrastar morosamente a construcção, afim de ir executando os trabalhos com a propria renda do cáes, e, por meio de orçamentos parciaes approvados pelo Governo, sem maior exame, tem chegado á cifra fabulosa de quasi 120.000 contos de custo para cerca de cinco kilometros de cáes corrido, com uns 20 armazens de ferro corrugado, uma bateria de guindastes ao longo do cáes, officinas, escriptorios, mobilias, etc., etc.

O leitor póde não ser versado em custos de obras semelhantes, por isso vamos entrar em mais larga explanação. Cento e vinte mil contos ao cambio actual são 8 milhões de libras, exactamente a mesma cifra do emprestimo levantado pela União para fazer o cáes do Rio de Ja-

neiro, e com a qual se fez tambem a Avenida Central, como obra complementar a do porto.

Cento e vinte mil contos para, approximadamente, cinco kilometros de cáes, correspondem a 24.000 contos por kilometro, ou 24 contos por metro de obra, comprehendendo muralha, aterro, faixa, armazem, officinas, escriptorio, etc.

E' um preço sem exemplo no mundo! Não ha cáes que tenha custado isso por mais difficil e perfeita que a obra tenha sido.

Para terminar, depois de glosar o emprestimo de 60 mil contos de 1909 (*Jornal do Commercio,* 26 de novembro de 1912):

> Isto explica a luta titanica sustentada para não se mostrar a escripturação, que exporia tudo á luz meridiana e tambem porque, tão depressa se apanhou o celebre decreto de 4 de outubro, um grupo de especuladores começou a annunciar que as acções das Docas de Santos valiam um conto de réis, conseguindo dos bancos cauções até 600$000, e, tendo sido creada uma série especial de numero 1 a 30.000, vendida no estrangeiro ao preço de 1.000 francos cada uma.

Já se viram as razões pelas quaes resistiu a Companhia ao exame de seus livros. Mas, uma vez feito o accôrdo com a União, abriu todos elles, mesmo os mais confidenciaes, ao exame do Governo. Excesso a haver, só poderia occorrer na despesa de construcção; mas então legitimo, porque si a real fosse maior que a orçada, debitava-se o prejuizo á Companhia; e menor, a esta pertencia, dado o regimen do orçamento prévio, vigente até 1909. Além disso, não coberto todo o emprestimo de 1909, ficaram em carteira muitos e numerosos titulos, para se collocarem depois. O annuncio da cobertura total foi estrategia de Candido Gaffrée, uma como resposta sobre a solidez da Empreza, quando se vio acossada pelo Governo Federal, num processo judiciario retumbante (35). A Companhia responderia, ella propria, annos depois, a esses algarismos de custo excessivo e obras perdularias que lhe não deixavam o encalço. Mas desde já podia-se dizer: a prestação annual de contas do cáes teve inicio em 1909; todo elle, de Paquetá aos Outeirinhos, mais de metade do total, estava ainda em construcção; seria curioso comparar (se o permittissem o custo do material, a differença de cambio e outros factores), a parte feita com essa a fazer-se; e o resultado não desabonaria certamente a primeira como despesa. Accresce que, adoptado o regimen da tomada de contas do custo real, as despesas chamadas occultas da Empreza, até 1909, não teriam depois, com excepção de uma só vez (e logo retirada a impugnação pelo Governo) a menor restricção por parte da União.

Nesse mesmo anno de 1912, a perspectiva de um novo cáes, abarrotado o outro pela parede e outras causas, annunciava-se na confiança que merecia o Ministro da Viação, Barbosa Gonçalves. Assim *A Plateia* (4 de setembro):

> Paulistas, uni-vos na defesa dos vossos interesses e do progresso de São Paulo; a victoria é certa... Não póde o progresso de um paiz rico e activo como São Paulo estar na dependencia de uma empreza que, a força de accumular riquezas por favores e abusos, julga-se no direito de sobrepôr-se ao proprio Estado, e, sem a menor attenção pelo bem publico, acceita o estado de guerra com o seu operariado, e promette continual-o até reduzir o adversario pela fome, esquecendo o dever primor-

---

(35) *Recurso da Companhia Docas de Santos ao Exmo. Sr. Ministro da Fazenda*, cit., 1924, pag. 49. "O emprestimo realizado pela Companhia Docas de Santos, em 1908, tinha o valor de 60.000:000$ em 300.000 debentures de 200$ cada um. Elle não foi integralmente subscripto. Todos aquelles titulos nunca chegaram a entrar em circulação; permaneceram na carteira da mutuaria".

dial de desempenhar, como regularidade, o serviço publico que lhe incumbe.

Para concluir tres dias depois:

> Mas, os tempos são outros: á testa do Ministerio da Viação está um homem de respeitavel envergadura, que todos os dias nos dá a nota da correcção e da independencia; portanto, se houver algum esforço de nossa parte, de todos os que soffrem o despotismo das Docas, não só o trafego do cáes se normalizará em 48 horas, como o futuro será preservado pela concessão de novas obras, em Santos, por concurrencia publica, como preceitua a lei e estipulam os contractos.

Para a *Gazeta* o Ministro da Viação era tambem "homem de principios inquebrantaveis, superior a influencias ou interesses pessoaes" (26 de setembro):

> Não levará muito tempo até que a Secretaria da Vieçãa chame concurrentes para o prolongamento do cáes, de Outeirinhos á Barra, e, então, vamos vêr se prevalecem as actuaes barbaras taxas das Docas de Santos. Não ha abuso que sempre dure, e, como dizia o Padre Antonio Vieira, "Deus não quer roncadores" (36).

A iniciativa appareceu, com effeito, no fim do anno. A 14 de dezembro fôra apresentado á Camara estadual projecto nesse sentido (37), que resultou afinal na lei n. 369, de 28 de dezembro de 1912. No Senado Federal a medida teve apoio da Commissão de Finanças. Discussão verbal, sem acta escripta, no atropelo com que, nas ultimas horas do anno, se votavam os orçamentos, a emenda vinda do Senado cahiu na Camara, apezar de pleiteada com empenho por Galeão Carvalhal, que allegou "a insufficiencia do cáes de Santos a cargo da Companhia e a necessidade de seu prololngamento" (38). No Rio de Janeiro censurou-se a bancada paulista por sua deserção naquella hora grave (39), ao passo que

---

(36) "Seria o mais culpavel dos erros que nós, Paulistas conscientes, deixassemos passar a presente opportunidade de, por meio de uma vigorosa corrente de opiniões, estimularmos os nossos governantes á resolução do mais palpitante problema da actualidade, a libertação de tres milhões de paulistas do despotismo das Docas de Santos". *Faixa Infernal*, no *Correio Paulistano*, 28 de novembro de 1912.

(37) Projecto do deputado Fontes Junior, cujo artigo primeiro dizia: "Fica o Governo autorizado a realizar as obras necessarias para melhoramento e augmento da capacidade do porto de Santos, podendo, para esse effeito, entrar em accôrdo com o Governo Federal e com elle celebrar o contracto". Os artigos 2 e 3 providenciavam sobre estudos e projectos e a autorização para o necessario credito. Sobre esse projecto escreveu-se: "Correspondendo a uma authentica indicação da opinião publica, o projecto daquelle distincto parlamentar traduz um elevado serviço prestado á lavoura, ao commercio e á industria, e tem jus, portanto, aos nossos incondicionaes applausos, dando tambem direito justificadissimo ao Sr. Fontes Junior, de esperar merecer a gratidão reconhecida dos Paulistas". *Correio Paulistano*, 15 de dezembro de 1912.

(38) No *Jornal do Commercio*, de 16 de janeiro de 1913. Segundo essa versão, insistio o deputado paulista pela emenda "embora reconhecesse que o Governo, pelas leis vigentes, está autorizado a promover obras de portos". Adiante: "A Commissão, por grande maioria, rejeitou a emenda do Senado, reconhecendo entretanto, que o Governo póde, a todo momento, chamar concurrentes para as obras do porto de Santos".

(39) "Foi um erro esse da Camara dos Deputados, mas devemos notar que a bancada paulista, a que maior interesse tinha a defender, a que devia ficar na estacada em pról das conveniencias do Estado que representa, estava quasi deserta, vendo-se na Camara, além dos Srs. Galeão Carvalhal, Prudente de Moraes e Cincinato Braga, mais os deputados da opposição ao Governo do Estado que se empenhavam pela passagem daquella emenda.

"A essa inexplicavel ausencia dos deputados paulistas deve o grande Estado, que é uma legitima gloria do esforço brasileiro, o perder agora o ensejo feliz de obter uma conquista grande para a sua economia interna.

"O Senod quiz fazer um trabalho bom e valioso; a Camara dos Deputados, porém, impediu-lhe esse gesto de bôa administração, principalmente porque brilharam pela sua ausencia aquelles que deveriam dar o seu voto a favor da construcção do prolongamento do cáes. Que os eleitores de São Paulo agradeçam agora convenientemente aos seus eleitos". *Correio da Manhã*, 1 de Janeiro de 1913.

em São Paulo, onde se havia annunciado a "queda da Bastilha de Santos", assim desafogaram seu sentimento "Milhões de Paulistas" (no *São Paulo*, 5 de janeiro de 1913):

> E' preciso que de todo o territorio do desventurado Estado Paulista se eleve aos céos um formidavel clamor de protesto publico contra semelhante desconsideração de seus vitaes problemas. E' preciso que, em ultimo caso, o nosso consciencioso e patriotico Governo use com urgencia de sua faculdade de construcção de um cáes provisorio de exportação, para que ao menos os nossos cafés escapem á voracidade do moderno Moloch devorador, que se alastra em frente á ilha de Santo Amaro.

Estivera vigilante a tantas vezes provada actividade de Candido Gaffrée. Por tardia que fosse a acommettida, não o encontrou nunca desprevenido. Era-lhe prodigiosa, na verdade, a acção para defesa de seu contracto. Renovado o ataque mais de uma vez depois, jámais prevaleceu. Poderia isso o capricho de um homem, por mais habil que fosse, se o não amparasse a garantia do seu direito? No *Jornal do Commercio* alguns accionistas fizeram valer seus applausos (2 de janeiro de 1913):

> Os accionistas das Docas de Santos não podem deixar passar este dia sem apresentar suas sinceras felicitações ao Sr. Candido Gaffrée, pela assignalada victoria de ter a Camara dos Deputados feito cahir quasi unanimemente a emenda sob e subrepticiamente apresentada no Senado ás 2 horas da madrugada, no orçamento da Viação. Reconsiderando sua primeira deliberação, fructo da surpreza, o Senado firmou tambem os nossos direitos, que a emenda desconhecia como bem assignalou a commissão respectiva da Camara.
>
> Sabemos quanto devemos á energia desse homem, á sua fé inquebrantavel no seu direito e ao respeito que elle inspira... Sirva o exemplo desse homem rico, que podia gozar as delicias da vida, a essa geração fraca e covarde.

CAPITULO LVI

MONOPOLIO OU REGIMEN LIVRE?

Não tendo vingado em 1912 o projecto de novo cáes, renasceria elle, com vigor crescente, em 1913, 1914 e 1915. Iam apparecer algumas das velhas increpações dos annos anteriores, a começar de 1894. A ellas se faz abaixo referencia para fins méramente expositivos, pois que de cada qual já ficou, mais de uma vez, refutação atraz. Ha, entretanto, um tom geral menos aspero, que reconhece á Empreza serviços assignalados e confessa pretender construir o novo cáes sem violação de seus direitos. E isto apezar de exclamações como estas, logo ao abrir do anno (*Tribuna*, Rio de Janeiro, 18 de fevereiro de 1913):

> As queixas do commercio paulista contra o modo de proceder da Companhia das Docas são antigas e bem conhecidas; o serviço é mal feito e o commercio é esfolado.
>
> O Sr. Conselheiro Rodrigues Alves, illustre Presidente do Estado de São Paulo, conhecendo de sciencia propria essa intoleravel situação, solicitou do Governo Federal uma concessão para a construcção e exploração de um novo cáes, melhor situado, onde se pudesse fazer um serviço bom e barato, alliviando assim das garras das Docas o commercio e a industria daquelle grande Estado.

Ou ainda estas, do mesmo jornal, pouco depois (23 de maio):

> Não ha quem não conheça neste paiz os abusos e as audacias da antipathica empreza, verberados ha tantos annos pela imprensa e analysados de modo esmagador na tribuna do Senado, pelo honrado Sr. Alfredo Ellis.
>
> Movendo-se aos impulsos da sua ganancia, e sem se voltar jámais para o interesse publico, ella agora, habituada a levar tudo de vencida com o apoio de altos protectores que sempre encontra, desorientada com a intervenção segura do Presidente de São Paulo em beneficio do Estado, está já a procurar mover céos e terras para que o alvitre benefico de S. Ex. não tenha por parte do Governo da União o acolhimento que todos desejam.

De regresso de uma viagem ao Velho Mundo, achava-se de novo a postos Alfredo Ellis. Era a Empreza tão feliz que, crescendo sempre a tonelagem do cáes, tinha a sua remuneração augmentada em proporção, sendo o serviço o mesmo (40). O cáes era o que de mais rudimentar havia, e menos do que aquillo não se poderia fazer (41). Além disso, bastando ao custeio 21 %, deu-lhe o Governo 40 %, abrindo mão da fiscalização da renda, em troca de um balancete annual (42). Como aquelle legionario romano, "que montando guarda ás portas de Pompeia, preferiu ser sepultado sob a chuva de cinzas e lava do Vesuvio a abandonar o posto confiado á sua honra", desertaria tanto menos quanto a concurrencia para o novo cáes seria moralizadora. Em 1912 a iniciativa fôra mesmo sua (Senado, 28 de maio de 1913):

> O Sr. Alfredo Ellis — O Governo da União ouvindo sabiamente a representação e o Governo de São Paulo, concedeu a outras companhias a faculdade de levarem seus trilhos a Santos. Por que não faz o

---

(40) "Sr. Presidente, a Empreza é tão feliz, tão protegida, que obteve pela dragagem do canal, isto é, para fazer um serviço que lhe é necessario, remuneração cada vez maior, cada vez mais alta, e que cresce automaticamente á medida que os tempos correm, sem o menor esforço de sua parte.

"A obrigação da empreza é de dragar um milhão de metros cubicos por anno; mas como a tonelagem do porto e o trafego augmentam de anno para anno, segue-se que a remuneração augmenta, ao passo que o serviço é o mesmo". Alfredo Ellis, Senado, 28 de maio de 1913.

(41) "Sr. Presidente, a Empreza actual, que tem pedido frequentes prorogações para a conclusão das obras, não cumpre seu contracto. Em primeiro lugar, os armazens são de ferro, quando deviam ser de alvenaria, porque com o nosso clima, é quasi impossivel o serviço dentro desses armazens. Quem vem da Europa e verifica a "outillage", o apparelhamento do porto de Santos, fica assombrado; entretanto, vivemos a proclamar que ás referidas obras são modelares. Mas o que existe no porto de Santos é o menos que se poderia fazer: um cáes corrido com linhas ferreas ao longo da faixa, com uma bateria de guindastes e armazens de ferro cobertos de zinco. Menos do que aquillo não é possivel". Alfredo Ellis, Senado, 24 de abril de 1913.

(42) Como é de lembrar foi proposta a taxa de 40 %, já de outros portos. Este foi o trecho: "Quando este decreto foi lavrado, já o Governo conhecia perfeitamente a percentagem que devia dar ao porto de Santos para o seu custeio; mas apezar de se declarar nesse trabalho, declaração de um competente e especialista, que o porto de Santos não absorvia mais de 21 % da renda bruta, o Governo concedeu-lhe 40 %. E não ficou só nisto, Sr. Presidente; abriu mão do direito que lhe dava a sentença do Supremo Tribunal Federal de examinar os livros e consequente verificação do capital effectivamente gasto com as obras do porto. Assim procedendo, o Governo prejudicou o Thesouro, lesou o Fisco em milhares de contos, porque daqui a alguns annos, de accôrdo com a lei de 13 de Outubro de 1869, o Governo poderá encampar aquellas obras, e ao ter de fazel-o, pagará não o preço que a lei instituiu, isto é, o valor do capital effectivamente empregado nas obras, mas a somma dos orçamentos, que foram aliás duplicados em 1892, e accrescidos de mais 50 %, por ordem do Dr. Serzedello Corrêa. E' tão facil dispôr-se do dinheiro alheio! Abriu mão da fiscalização da renda, por quanto por uma das clausulas do decreto, o Governo contenta-se com um balancete que a Companhia lhe mandará no fim... do mez de março do anno seguinte ao fechamento das contas". Alfredo Ellis, Senado, 28 de maio de 1913.

Guilherme B. Weinschenck

mesmo em relação ao porto? A lei de 1869 não deu á Companhia o monopolio.

O Governo de São Paulo, interessado no assumpto e, previdente, se propõe a fazer construir um novo porto; neste sentido, foi que eu e o meu illustre collega de bancada formulamos, nos ultimos dias da sessão do anno passado, uma emenda autorizando o digno gestor da pasta da Viação a pôr em concurrencia as novas obras.

Não é justo, Sr. Presidente, que o Governo proteja os interesses de um contra os de tres ou quatro milhões. O escopo, a missão do Governo deve ser de zelar pelos magnos interesses da collectividade, sem ferir, sou o primeiro a reconhecer, direitos adquiridos e interesses já radicados. Mas, Sr. Presidente, a bancada de São Paulo, o Governo e o povo paulista não ambicionam absolutamente, nem desejam a ruina da Empreza; pelo contrario, desejamos a prosperidade della porque somos os primeiros a reconhecer que ella tem sido um dos apparelhos do grande progresso do nosso Estado.

A iniciativa fôra tomada, de facto, nesse anno de 1913, pelo proprio Presidente de São Paulo, em mensagem dirigida ao Congresso do Estado. Era Rodrigues Alves, isto é, o Ministro da Fazenda que em 1896 dirigira a questão da Alfandega de São Paulo contra a Empreza, mas que já dez annos depois ia, como Presidente, dar-lhe prorogação simples, sem intervenção legislativa nem onus maiores, do que havia resultado a primeira campanha Alfredo Ellis. Abstrahindo de qualquer preconceito imaginario ou fundado contra a Companhia, parecia indubitavel o direito do Estado de pretender taxas menores do que as cobradas em Santos, mesmo que para isso tivesse que construir novo cáes. Mas a questão não era essa, senão outra e dupla: tendo a Empreza privilegio exclusivo dos serviços de porto, não se sacrificavam assim seus direitos? Além disso, seria pratica essa contrucção, quando se havia empatado tanto capital e tanto esforço no cáes já em trafego, todo elle, aliás, regulado por leis, decretos e contractos de longa duração? Não existia no proposito de novo cáes uma dessas soluções simplistas, mais do sentimento que da realidade, si é que não significava, e não parecia, simples recurso de tactica para obrigar a Empreza existente á reducção das taxas? Foram estas as palavras da Mensagem (14 de julho de 1913):

O extraordinario movimento de importação e exportação, verificado no decurso do anno findo, veio demonstrar a insufficiencia dos grandes apparelhos de que está dotado o porto de Santos, para o funccionamento normal dos serviços de entrada e sahida das mercadorias.

A Alfandega, as Docas, a Estrada de Ferro Ingleza que pareciam ter proporções para, durante largo periodo, servir com amplitude áquelles interesses, revelaram-se acanhadas e incapazes de corresponder ás exigencias do futuro se o movimento de carga e descarga por aquelle porto continuar em augmento.

Já previamos em parte essa situação. Tomando conta do Governo do Estado renovamos por intermedio da Secretaria da Agricultura, junto ao Governo Federal, o pedido que haviamos feito, em periodo anterior, para o prolongamento do cáes de Santos. Effectivamente, a 3 de agosto do anno findo, em petição longamente fundamentada e allegando o desenvolvimento do porto e da cidade de Santos, os encargos que nos tem advindo do serviço de saneamento, as reclamações das companhias de navegação como as do commercio e lavoura do Estado, requeremos concessão para melhoramento do porto de Santos, de Outeirinhos até á Barra, nos termos das leis n. 1.746, de 13 de outubro de 1869 e numero 3.314, de 16 de outubro de 1886, e mais disposições correlativas.

Essas condições assim se enumeravam:

1.ª Caberão ao Estado de São Paulo todos os direitos, favores e onus que cabem á Companhia Docas de Santos, em virtude de leis, decretos, avisos e contractos que regulam suas relações com o Governo da União.

2.ª O Estado de São Paulo reconhece expressamente que é do espirito e da letra da lei n. 1.746, de 13 de ououbro de 1896, que:

a) — o capital, para os effeitos do contracto que fôr lavrado com o Governo da União não é o que consta de orçamentos, embora approvados pelo mesmo Governo, mas sim o que se verificar ter sido effectivamente gasto nas obras;

b) — a revisão da tarifa, e a reducção geral das taxas não dependem da conclusão final de todas as obras, mas, sim, da acceitação definitiva dellas pelo Governo da União, sendo a primeira de 5 em 5 annos contados da approvação ou da ultima revisão; e a segunda, quando, sem attenção a qualquer prazo, se verificar que os lucros liquidos tenham excedido de 12 % ao anno;

c) — a taxa de armazenagem só é devida sobre mercadorias que forem effectivamente armazenadas nos armazens;

d) — a taxa de capatazias não é devida sobre a exportação do Estado.

3.ª As obras a executar constarão do cáes, docas de importação e exportação, para navios de 8 até 11 metros de calado, molhes de atracação, guindastes ou outros apparelhos de typo mais moderno e mais pratico, telheiros, casas de machinas, armazens a prova de fogo, aterros, depositos de carvão, dique, dragagem e desobstrucção do porto, edificio com todas as commodidades para Recebedoria de Rendas do Estado, Alfandega Federal, Serviços Federaes de Desinfecção e Observação Sanitaria, posto de soccorros maritimos, estações ou abrigos para conforto dos passageiros, linhas duplas de railways e desvios das bitolas das estradas de ferro que sirvam a Santos, armazens geraes para warrantagem de mercadorias com dependencias adequadas ás rendas publicas voluntarias e quaesquer outros melhoramentos de necessidade publica em serviços desta natureza.

4.ª O Governo do Estado submetterá á approvação do Governo Federal, dentro de 18 mezes a contar da data da assignatura do contracto, os estudos das obras a executar, constando de plantas e orçamentos; iniciará as mesmas obras dentro do prazo de seis mezes contados da data da approvação das plantas e do orçamento e as concluirá dentro do periodo de vinte annos, devendo ser feita a respectiva entrega ao trafego por secções, das quaes a primeira corresponderá no minimo a 300 metros de cáes e ficará prompta dentro de 3 annos, contados tambem este prazo e o precedente da data da approvação dos estudos.

Na iniciativa do Governo do Estado, esclareceu Rodrigues Alves, não havia o menor intuito de embaraçar a acção da Empreza ou de correr atraz de vantagens materiaes:

Propondo-nos a essa construcção, attendiamos a velhas queixas e reclamações da lavoura e commercio do Estado.

Estavamos convencidos e tinhamos razões para assim pensar, que suggerindo aquella idéa, iamos auxiliar o Governo da Republica a resolver um problema de interesse capital para a União e para o Estado. O nosso pedido não teve solução até agora, querendo alguns enxergar na attitude deste Estado ou o desejo de embaraçarmos a acção da grande Empreza das Docas de Santos ou o proposito de irmos atraz de vantagens com a construcção do prolongamento do cáes.

E' injusta esta suspeita. O Estado acha necessario esse prolongamento e a reducção das taxas para poder attender ás grandes conveniencias do seu commercio e lavoura. Declarou claramente as condições mediante as quaes se propunha realizar a construcção. E' indifferente ao Estado que seja ella feita por nós ou por outros: o que queremos é que seja feita e as taxas reduzidas.

Não é justo que este Estado continue a esgotar as suas rendas fazendo estradas de ferro, que concorrem annualmente para augmentar a sua producção, que vae quasi toda directamente a Santos, fazer crescer as rendas das Docas; que concorra para os trabalhos de saneamento despendendo milhares de contos e que a poderosa Empreza permaneça inflexivel na manutenção de suas taxas elevadas.

Perfeito em these, o direito do Estado não se assentava, de facto, em principios liquidos, Em primeiro lugar, não procedia o parallelo com outros portos, gravados com 2 % sobre a importação e construidos de modo inteiramente diverso. Assignalou-o o *Jornal do Commercio,* quatro dias depois, ao escrever (18 de julho, edição vespertina):

> São Paulo não reclama apenas esse prolongamento: quer tambem a reducção das taxas ora em vigor, por não achar justo que a Empreza que explora o cáes permaneça inflexivel na sua manutenção.
>
> Não ha duvida que o grande Estado está no seu direito, batendo-se pela realização dessas duas providencias. Mas não é menos verdade que tambem no seu direito se encontra a Companhia das Docas, que tem dado tão fiel desempenho ao seu contracto. Em meio dos diversos portos melhorados, Santos, cumpre ter sempre em vista, occupa uma situação excepcional. Não se póde, juridicamente, tornar extensivas ao regimen adoptado considerações mais ou menos cabiveis aos outros.

A experiencia de Santos, em si valiosa, servira de ensinamento, apezar disso, aos demais portos, — trabalho de adaptação continuo, em que nunca seria demais o louvor a Gaffrée & Guinle:

> Empatando desde o inicio consideravel massa de fundos, que, retirados da circulação ficaram por assim dizer durante apreciavel espaço de tempo immobilizados, esses concessionarios metteram hombros á construcção das obras e transformaram o porto de Santos numa estação de transbordo realmente modelar, num vigoroso traço de união entre os meios de transportes maritimo e terrestre communicando áquella praça do commercio uma importancia que ultrapassou todas as expectativas e que a mudou numa zona de expansão e attracção de commercio verdadeiramente privilegiada.
>
> Santos não tardou a constituir-se o natural respiradouro das legitimas aspirações de engrandecimento economico alimentadas por São Paulo e o activo escoadouro de sua riquissima e variada producção. Os melhoramentos do porto, todos o sabem, foram, primordialmente, a mola desse accelerado e magnifico progresso industrial.

Adiante:

> O exemplo fructificou. Os demais Estados dispondo de portos melhoraveis, pugnaram por seu apparelhamento. O Governo Federal foi-lhes em auxilio e os velhos e rotineiros processos de carga e descarga, que importam em tanto atrazo para o movimento normal dos navios e em tantas despesas intermediarias para os importadores, entraram a ser substituidos por outros, mais expeditos, rapidos e modernos. Evidentemente, nas taxas estabelecidas para a exploração industrial dos nossos portos o criterio teve de ser diverso do seguido no caso de Santos.
>
> Já não se tratava de uma experiencia, de uma tentativa.
>
> Além disso, era a propria União quem levantava emprestimos para occorrer ao custeio das obras.
>
> Mas constructores ou simples arrendatarios, os interessados já não tinham que pisar terreno desconhecido. Era, portanto, precisamente o inverso do que se deu em Santos, onde a Empreza, simultaneamente constructora das obras e concessionaria da sua exploração, houve de levantar grandes capitaes sob a garantia de taxas que não sómente fossem remuneradoras para os referidos capitaes, quanto ao serviço de juros e amortização, como ainda sufficientes para o custeio dos differentes serviços.

Em segundo lugar, era fóra de thema invocar o espirito da lei de 1869, porque já vimos que visava a construcção de docas e não de melhoramentos de todo um porto, como, afinal, prevaleceu em Santos. Sem ter tido realização

pratica o principio, que a dominava, — docas rivaes para barateamento das taxas, — este só poderia advir da vigilancia official, num jogo de algarismos em que tinham que combinar-se a modicidade do serviço e a recompensa do capital empregado. Por isso foi que, ampliando-se a concessão sob o Governo Provisorio, impôz-se, desde logo, a noção do direito exclusivo, que se desenvolveu depois. O proprio Ministro referendario do decreto ia negar que houvesse concedido tal privilegio: jogo de pelavras contra o qual prevaleceria o sentido das coisas, na sua significação real, taes os factos as encadeavam. Este dialogo, por exemplo, nem tinha o sabor de interpretação authentica (Senado, 28 de maio de 1913):

> O Sr. Alfredo Ellis — Ora, Sr. Presidente, ella não tem privilegio. A lei não lh'o conferiu e desde que a lei não confere, contracto algum nem decreto do Poder Executivo poderá dar. Aproveito o ensejo de estar na tribuna e de me referir a este ponto para invocar o testemunho do Ministro que referendou o decreto, se passou, porventura, pelo espirito de S. Ex. dar á Empreza o privilegio por 90 annos.
>
> O Sr. Francisco Glycerio — Não; tanto mais quanto o decreto, que é o que contém a natureza legislativa e a assignatura do Chefe do Governo Provisorio, não se referiu a privilegios; apenas as clausulas que são acto ministerial, a isso se referiram. Demais, privilegio em relação a que? Nenhuma referencia faz.
>
> O Sr. Alfredo Ellis — E' exacto. Tanto que eu vou lêr justamente a clausula do decreto n. 966, de 7 de novembro de 1890. Eis a clausula a que me estou referindo: "Gozarão os concessionarios, durante todo o prazo do seu privilegio, elevado a 90 annos, contados da data do decreto, isenção de direitos para todos os materiaes necessarios á construcção e conservação das obras".
>
> Ora, Sr. Presidente, é claro, é evidente que a phase "durante todo o prazo do seu privilegio" está subordinada ao pensamento que dictou a clausula integral que se refere, exclusivamente, á isenção de direitos.

Já vimos que uma das razões pelas quaes obtiveram os concessionarios a construcção do porto estava em que não pretendiam o direito exclusivo. Mas uma vez que se modificou o projecto da construcção de uma doca para o de melhoramentos do porto, — 866 metros de cáes que passaram a cerca de 5.000, — o monopolio havia de impôr-se de direito, como se impôz de facto. Decreto com força de lei, por emanar do Governo Provisorio, o de n. 966, de 7 de novembro de 1890, ao servir-se da palavra "privilegio", quiz sem duvida accentuar o espirito que dali por diante dominaria a concessão, isto é, o direito exclusivo, como nas zonas de estrada de ferro, para a construcção e exploração dos melhoramentos do porto e não mais, como no contracto primitivo, o direito de preferencia em igualdade de condições. A prova era que os tres prolongamentos do cáes, concedidos depois, não se consideraram "obra nova", mas apenas "dependencia, complemento das existentes", não se tratando de "obras semelhantes", tudo confirmado pelo serviço de dragagem completa e desobstrucção do porto desde a fortaleza da Barra: nenhuma embarcação podia entrar em Santos, para descarregar, sem que, desde logo, se utilizasse dos serviços da Companhia, remunerando-os com o pagamento dessa taxa contractual (43).

---

(43) "O *Jornal do Commercio*, na "Varia", de 28 do corrente, em poucas palavras, collocou a questão: "Obras semelhantes não são a continuação e prolongamento da mesma obra. Semelhante, diz o diccionario de Séguier, por nós publicado, é coisa parecida com o modelo, da mesma natureza, da mesma qualidade, comparavel a outra, mas não a mesma coisa".

"Prolongamento do cáes, construcção de armazens, installação, de apparelhos para o serviço de carga e descarga do porto de Santos não são obras semelhantes ás contractadas pelo Governo com a Companhia Docas de Santos, porém, as mesmas obras, por outra, as proprias obras contractadas". Directoria da Empreza, *Jornal do Commercio*, 31 de outubro de 1914.

Entretanto, por mais sympathica, a noção opposta era a que seduzia a opinião, mesmo que não estivesse esta trabalhada, como estava e já vimos largamente, por outros motivos contra a Empreza. Assim no anno seguinte, 1914, por ella se bateram ainda no Senado, além de Alfredo Ellis, Francisco Glycerio e Adolpho Gordo. A argumentação seria a mesma, o espirito da lei de 1869, a letra do contracto inicial, embora a apresentação fosse outra. Assim Adolpho Gordo, renovando o refrão das taxas "illegaes e pesadissimas" (Senado, 27 de outubro de 1914):

> A Companhia Docas de Santos não pôde obter privilegio sobre esse porto. E assim sendo, a Administração Publica Paulista, requerendo a concurrencia publica, não offende quaesquer direitos ou prerogativas da Companhia. Ella só tem um direito — o de obter a concessão das novas obras em concurrencia publica, se as condições de sua proposta forem melhores ou pelo menos iguaes ás de qualquer outro concurrente. São Paulo não desconhece tal direito.
>
> A Companhia está em condições de poder offerecer melhores vantagens do que qualquer outro concurrente: está pois, em uma situação excepcional, pois que poderá obter, se quizer, a concessão. Apresente uma proposta melhor ou identica á de São Paulo, e a concessão será sua. Este é o seu direito resultante do contracto, e esse direito ninguem contesta.
>
> Se quizer, porém, continuar no regimen de taxas illegaes e pesadissimas, e se offerecer uma proposta absolutamente inacceitavel, haverá em Santos duas emprezas explorando o serviço de docas: a Companhia, explorando o cáes que já construiu, e outro concessionario, explorando o cáes que vae construir.

Ainda (31 de outubro de 1914):

> O Sr. Alfredo Ellis — Sr. Presidente, o ponto principal, porém, não é este. Arroga-se a Directoria das Docas o direito de monopolio sobre o porto de Santos. Esta é que é a questão, este é o ponto principal.
>
> Pergunto: assiste a menor sombra de direito a essa pretensão? Em que se funda? Na lei? Não. A lei de 13 de outubro de 1869 não dá absolutamente, não podia dar, o monopolio de um porto a qualquer empreza. A lei é clara e terminante. Em lugar de firmar monopolio ella firma a concurrencia. A Empreza só tem, pelo contracto que foi lavrado em 1888, a preferencia, que nós não negamos, mas que a lei não lhe dá. Não contestamos essa preferencia absolutamente...
>
> O Sr. Francisco Glycerio — Em igualdade de condições.
>
> O Sr. Alfredo Ellis — ... em igualdade de condições.

E, por ultimo, o proprio Francisco Glycerio (3 de outubro de 1914):

> Sr. Presidente, nesse decreto ha a seguinte clausula:
>
> "Gozarão os concessionarios, durante o prazo do seu privilegio, que fica elevado a 90 annos, etc.". E adiante: "Findo o prazo do privilegio reverterão para o Estado Federal todas as obras".
>
> Ora, Sr. Presidente, o decreto que o Governo Provisorio expediu para remodelar os contractos das Docas de Santos, no seu texto, nada diz em relação a privilegio. Nas clausulas, porém, que o acompanham vêem effectivamente as palavras transcriptas pela Directoria da Companhia Docas de Santos, em sua publicação de hoje.
>
> Mas, Sr. Presidente, a clausula diz "gozarão durante o prazo de seu privilegio, etc.". E adiante: "findo o prazo do seu privilegio, etc.".
>
> Ora, essa preferencia foi necessariamente feita para resalvar quaesquer privilegios que a Companhia tivesse tido, em virtude não sómente da lei de 1869, que estabeleceu as regras geraes para a construcção de portos no Brasil, assim como do decreto de 1888, promulgado pelo então Ministro da Agricultura, Sr. Antonio Prado.

No ultimo desses actos o Governo Imperial não concedeu privilegio algum, deduzindo-se delle, apenas, que a companhia constructora e concessionaria das obras do porto de Santos era exclusiva exploradora desses melhoramentos.

Adiante:

O cáes do porto de Santos, de que a Companhia é concessionaria, é uma obra perfeitamente acabada, obedeceu a um plano, a um projecto approvado, com limitação de área, tudo de accôrdo com as previsões do momento. As obras que porventura foram projectadas ou determinadas por um desenvolvimento material remoto, com novos estudos e condições, ainda mesmo que seja complemento de obras anteriores, é uma obra nova, é um serviço novo.

Admittindo o argumento da Companhia, chegariamos a um absurdo; seria vir ella a ter o privilegio de todo o littoral da Republica, desde que o nosso desdobramento material exigisse o desenvolvimento colossal de um cáes sem solução de continuidade.

A Companhia das Docas póde indiscutivelmente soffrer a concurrencia de um outro cáes corrido, com a mesma complicação e até com os mesmos detalhes de construcção.

A uma outra empreza póde ser concedida ainda a faculdade de construir um outro cáes de forma inteiramente differente de accôrdo com o progresso das construcções modernas. O cáes da Companhia Docas de Santos, é um cáes de acostamento. Os navios se encostam e as descargas se fazem por um bordo, para o lado da praça; adiante póde existir um outro cáes de outra empreza, que melhor sirva os seus committentes, os cáes de molhes, com descarga mais rapida, simultanea por ambos os bordos.

Respondendo a essas e outras arguições, escreveu a Directoria da Companhia (*Jornal do Commercio,* 4 de novembro de 1914):

Os prolongamentos do cáes de Santos não são obras semelhantes ás concedidas á Companhia Docas de Santos, não são obras novas, como pensa o illustre Senador.

A Companhia não é concessionaria de um trecho ou de trechos de cáes; é, sim, concessionaria das obras de melhoramentos do porto de Santos; é, tambem, concessionaria do serviço de carga e descarga de mercadorias no porto de Santos; é, finalmente, concessionaria do serviço de dragagem do porto de Santos.

E' o que está dito e redito em todos os seus contractos e no proprio decreto n. 966, de 1890.

Iniciaram-se as obras de melhoramento do porto de Santos com a construcção de um cáes na extensão de 866 metros (1888). Logo depois, prolongou-se este cáes até o enrocamento que precedia a ponte da São Paulo Railway (1889).

Mais tarde prolongou-se o cáes em construcção até o lugar denominado Paquetá (1890). Finalmente, foi o cáes prolongado até Outeirinhos (1892).

Temos ahi tres actos solennes do Governo Federal reconhecendo o direito da Companhia Docas de Santos construir e explorar, dentro do regimen da sua concessão de 1888, os prolongamentos do cáes reclamados pelas exigencias do commercio e da navegação.

Concluindo:

O cáes de Santos foi prolongado por tres vezes, e, sendo inicialmente de 866 metros, conta hoje 4.726 metros.

Autorizando as obras do primeiro prolongamento, o decreto de 1889 accentuou, para evitar duvidas futuras, que ellas "constituiam dependencias das obras de melhoramento do porto de Santos".

O decreto n. 966, de 1890, autorizando o segundo prolongamento frisou que este acto era "de accôrdo com os decretos de 1888 e de 1889".

Se cada prolongamento importasse concessão differente, teriamos actualmente no porto de Santos não um cáes, mas tres cáes, sujeitos a regimens diversos. Não foi isso o que se contractou para o porto de Santos.

O cáes é um só; o capital da Empreza concessionaria para os tres effeitos contractuaes, reducção de tarifas, amortização e resgate, é tambem um só; o prazo do usufructo de todas as obras termina no mesmo dia. Nas contas de trafego, não se distinguem trechos do cáes.

Mas foi o proprio Governo Federal, pelo orgão do Consultor Geral da Republica, a sustentar a these do direito exclusivo. Deu-se isso no anno seguinte (1914) quando S. Paulo instou pela construcção de seu cáes e a Empreza defendeu de novo seu direito. Ouvido a respeito, pelo Ministro da Viação e Obras Publicas, opinou Rodrigo Octavio (25 de setembro de 1914):

Com o Aviso n. 170, de 22 de setembro corrente, me remetteu V. Ex. o requerimento em que a Companhia Docas de Santos pede seja autorizada a construcção do prolongamento do cáes de que é concessionaria, solicitando meu parecer na parte relativa ao direito de preferencia que cabe á mesma Companhia pela clausula VII do Decreto n. 9.979, de 12 de julho de 1888.

Por esse referido decreto foi feita a diversas pessôas, que posteriormente se constituiram em firma social, hoje convertida na Companhia Docas de Santos, autorização para construcção das obras de melhoramentos do porto de Santos. Na clausula VII das que baixaram com o mencionado decreto se dispõe que "os concessionarios terão preferencia, em igualdade de condições, para a execução de obras semelhantes que durante o prazo da concessão se tornem necessarias no porto de Santos". Póde parecer, em vista dos termos grammaticaes da clausula transcripta, que por obras semelhantes se devem entender outras quaesquer obras de melhoramento do porto, além das mencionadas na clausula 1ª do decreto de concessão e que assim só deveriam ser autorizadas mediante concurrencia na qual a concessionaria teria preferencia em igualdade de condições.

Se essa interpretação fosse dada, entretanto, ao texto da clausula, ella legitimaria a concurrencia em relação a obras que por seu vulto, pela somma de capitaes que representam, por sua natureza, intimamente ligada á acção fiscalizadora das rendas do Estado, por serviços outros que é obrigada a prestar no porto, que a todos aproveitam, como o de dragagem, não podem deixar de constituir um privilegio exclusivo.

O "privilegio exclusivo", como o demonstrou de modo irrefutavel o Sr. Ruy Barbosa no parecer sobre "Privilegios exclusivos na jurisprudencia americana" (Rio de Janeiro, 1908) e o confirmou o Supremo Tribunal Federal entre outros em seus Accordams de 6 de maio de 1908 (*Revista de Direito*, vol. XXI, pag. 136), o "privilegio exclusivo" não se confunde com monopolio "na significação má e funesta da palavra e contra o qual milita a objecção constitucional".

No "privilegio exclusivo" para construcção de obras e exploração de serviços que por sua natureza cabem ao Estado, sob qualquer de seus aspectos, e que este, no interesse geral e por conveniencia propria, confia a emprezas particulares mediante o processo de concurrencia publica, não ha, como nos "monopolios", um obstaculo a que terceiros façam a mesma coisa, exerçam no mesmo sentido sua actividade profissional ou industrial.

Trata-se, no caso de privilegio exclusivo, de trabalhos publicos e de serviços geraes que não são a todos facultados e que se fossem directamente feitos pelo Estado era evidente que não admittiam concurrencia; não se póde conceber que tal concurrencia seja possivel só pelo facto de taes obras e serviços serem feitos não directamente pelo Estado mas pela Empreza a quem elle delegou a execução das obras e exploração de serviços.

Taes delegações, em que as concessões se traduzem, tem um certo prazo de duração. As condições economicas do negocio são feitas sobre a base das circumstancias do tempo em que o contracto se cele-

bra. Essas circumstancias podem mudar; a concessão posterior a terceiros póde assim ser feita em condições economicas de tal ordem que tornem impossivel a concurrencia dos primeiros concessionarios; e um tal modo de agir se traduziria evidentemente em uma violação flagrante á fé do compromisso sob cuja garantia as primeiras obras foram executadas.

Para corrigir os effeitos de um sensivel modificação nas condições geraes que pudesse determinar uma sensivel diminuição nas taxas e condições economicas da exploração, deve o Estado se armar dos meios convenientes nas clausulas dos contractos, onde geralmente se incorpora a faculdade da encampação ou os termos em que a desapropriação póde ser feita.

Não me parece, pois, que deva assim ser entendida a clausula VII que certamente teve em vista assegurar aos concessionarios do serviço do cáes commercial de Santos, além desse serviço, a preferencia para as demais obras de melhoramentos do porto que se tornassem necessarias.

E' essa sem duvida, a interpretação que tem dado ao contracto os poderes Publicos.

Concluindo:

Pelo estudo a que procedi em relação aos actos administrativos referentes á questão, verifica-se que, independente de novas concurrencias, o primeiro nucleo de concessão foi sendo ampliado, dando-se aos concessionarios dos melhoramentos do porto de Santos, mediante requerimento delles, pelo Decreto n. 10.277, de 30 de junho de 1889, autorização para prolongar o cáes até o enrocamento que precede a ponte nova da estrada de ferro; pelo Decreto n. 966, de 7 de novembro de 1890, autorização para prolongar o cáes até o lugar denominado Paquetá; pelo Decreto n. 942, de 15 de julho de 1892, autorização para prolongamento do cáes até Outeirinhos, e finalmente, pelo Decreto n. 4.056, de 24 de junho de 1901, autorização para prolongamento da linha ferrea do serviço do cáes além de Outeirinhos até o Forte Augusto.

Deprehende-se por essa série de actos, implicitamente ratificados, os referentes ao prolongamento do cáes, pelo art. 6°, n. 11, § 10, da Lei n. 429, de 10 de dezembro de 1896, que o Governo tem entendido que, no que diz respeito propriamente a cáes commercial e obras correspondentes, o direito da Companhia concessionaria dos melhoramentos do porto de Santos comprehende toda a porção do littoral que fôr sendo necessaria ao serviço do porto, constitue um privilegio exclusivo.

Na conformidade desse modo de entender não vejo embaraço a que o presente requerimento, que me veio desacompanhado de qualquer outro papel ou informação, seja deferido, tanto mais quanto, como acima ficou dito, na zona desse prolongamento, isto é, além de Outeirinhos, já a Companhia tem a concessão de prolongamento dos serviços de cáes, como no proprio decreto de autorização se menciona.

CAPITULO LVII

OFFENSIVA PAULISTA PARA OUTRO CÁES

Armado pelo legislativo estadual com o decreto n. 369, de 28 de Dezembro de 1912, o Governo de São Paulo pediu ao Federal (3 de agosto de 1913) concessão para melhoramentos do porto de Santos, desde os Outeirinhos até á Barra. Foi esta solicitação que o mesmo Governo renovou a 18 de setembro de 1914.

Esse anno e o seguinte iam caracterizar-se por uma grande offensiva do Estado, em tal sentido, ao mesmo tempo que por uma tenaz resistencia da

Companhia. Em ambos, os debates apparecem de preferencia no ultimo quartel. Consistia a defesa da Empresa em mostrar ao Governo Federal que se achava preparada para fazer taes obras, de direito suas, para o que procederia ás necessarias reducções em algumas taxas, sobretudo de exportação, visando directamente o café, ponto principal de ataque.

A iniciativa teve, no mesmo anno, precedentes que são de registar-se. Foi o caso que, achando-se em São Paulo, avistou-se um dos directores da Companhia com o Secretario da Agricultura, que com elle trocou idéas a respeito. Do assumpto dessa conferencia, no que se referia á sua acção, compôz Carvalho de Mendonça um resumo, enviando-o a Paulo de Moraes Barros (29 de janeiro de 1914). Segundo ouvira, era proposito do Estado construir o prolongamento do cáes dos Outeirinhos á Barra e chegar, assim, á reducção das taxas da Companhia. ..Ora, esta podia ir ao encontro de tal intuito, construindo por sua conta o novo cáes, sem favores novos, sem onus para o commercio, a industria, a lavoura, e sem augmento do prazo de privilegio; e, ao mesmo tempo, logo que fosse autorizada essa construcção, reduziria as taxas então percebidas, as quaes, repetia Carvalho de Mendonça e se provou mais de uma vez nesta resenha historica, eram menores que as de outros portos do paiz. Aquella reducção seria de 33 % nas capatazias sobre o café, 50 % nas de cereaes e frutas, pois a reducção nas de madeiras, na base de 48,45 % já estava em vigor.

Com o fim demonstrar que não havia taxas illegaes (a de capatazias, que era a mais impugnada, além de mantida invariavelmente por todos os Ministros da Fazenda, acabava de confirmar-se por decisão judicial), o documento continha a enumeração das taxas cobradas, sua natureza, renda e finalidade, além da reducção já iniciada antes, na taxa de capatazias sobre madeiras nacionaes. A este respeito, a modicidade da tarifa dos armazens geraes não tinha igual no paiz, "nem ainda pelas empresas de armazens geraes dotados com garantia de juros pelo Estado de São Paulo". Com relação á importação, poderia ser mantido o regimen vigente, uma vez que não havia em Santos, com grande vantagem para todos os importadores de São Paulo, a taxa de 2 % ouro; quanto á armazenagem, a reducção iria offender direitos da União, não se aconselhando tampouco sua reducção, pois o interesse nesta estava em perceber sem demora os direitos aduaneiros. Sobre as reducções, escreveu Carvalho de Mendonça:

> A Companhia Docas de Santos, como as outras empresas de docas sob o regimen da lei n. 1.746, de 1869, precisa obter uma renda que não sómente lhe proporcione o custeio caro do trafego do cáes, como lhe dê os meios para remunerar o capital representado pelas suas acções e pelos debentures emittidos (dividendo e juros) e especialmente lhe permitta constituir o fundo de amortização, a que se refere o art. 1°, § 4°, da lei de 1869, fundo este que é a garantia de quem confiou seus capitaes para a execução das avultadas obras do porto de Santos.
>
> Isso quer dizer que nas empresas de docas nem sempre é possivel grandes reducções das taxas, sem que a renda offereça margem segura para os tres serviços acima mencionados.
>
> A Companhia nas reducções propostas foi ao extremo, não contando com a sua renda presente, porque tem de fazer grandes dispendios com as obras do prolongamento do cáes, mas com as de futuro, que o natural desenvolvimento do porto de Santos forçosamento lhe proporcionará.

Concluindo:

> Comquanto se trate de obra e serviço a cargo do Governo Federal, a Directoria da Companhia Docas de Santos deseja o apoio moral e a

justiça da Administração do Estado de São Paulo, ao qual deve a sua prosperidade; quer que os honrados cavalheiros que têm a seu cargo o Governo deste grande Estado reconheçam o seu esforço, a sua bôa vontade em servir os interesses da lavoura, do commercio e da industria; pretende viver na maior harmonia, cessando de vez essas luctas inglorias, com as quaes se tem procurado attentar contra direitos firmados em lei e consagrados em contractos solennes, e embaraçado a conciliação dos interesses daquellas classes e do proprio Estado com os da Companhia concessionaria das obras do porto de Santos.

Com o que expuz verbalmente a V. Ex. e com os elementos que instruem esta carta, acredito que V. Ex. terá tudo quanto é necessario para formar juizo seguro e exacto.

Seria bom que com brevidade fosse tudo acertado, não sómente pela vantagem decorrente da immediata reducção das taxas, que no momento actual traria satisfação aos interessados, prestando-lhes o Governo de São Paulo este relevante serviço, como porque ser-nos-ia agradavel levar ao conhecimento da assembléa geral ordinaria da Companhia Docas de Santos a solução desses constantes attrictos com a Administração de São Paulo, tão prejudiciaes a todos.

Só quasi seis mezes depois teve resposta essa carta, explicando seu destinatario a demora com a "necessidade de prestar meticulosa attenção á proposta nella contida e a intercorrencia de outras occupações". E a rejeição foi breve e total: os pontos de vista do Estado e da Companhia eram oppostos e a proposição desta os não approximava; as reducções indicadas, lia-se ali, estavam muito aquem das aspirações do Estado, — mil contos apenas numa receita global de 25.227:120$291 em 1912 (11 de junho de 1914):

Confrontando os termos da sua proposta com as necessidades a que se procura dar solução, verifica-se desde logo que elles divergem fundamente das vantagens offerecidas pelo Governo de São Paulo em petição de 3 de agosto de 1912 ao Governo Federal.

As reducções que a Companhia Docas de Santos se promptifica a fazer em suas taxas actuaes, para alliviar os pesados encargos das mercadorias que entram e sahem pelo porto de Santos, ficam muito aquem das legitimas aspirações do Estado de São Paulo, traduzidas naquella petição, parecendo-nos que o enorme movimento do nosso primeiro porto, unico escoadouro dos productos do Estado e ponto forçado de uma elevada importação, o seu desenvolvimento sempre crescente na medida do progresso, não só de São Paulo, como das regiões vizinhas que lhe são tributarias, constituem razões ponderosas sufficientemente para justificarem nossas pretensões.

As reducções propostas pela Companhia Docas de Santos consideradas em globo representam uma diminuição de cerca de mil contos em uma receita annual de 23.227:120$291, qual a que foi arrecadada em 1912, vindo corresponder a uma reducção, tambem global, das taxas em vigor em medida bastante diminuta. E' claro que tal reducção não poderá satisfazer aos nossos elementos productores, nem ao nosso commercio, que tiveram a pagar a elevada somma de 12$320, por tonelada de mercadoria que transitou no cáes de Santos em 1911.

Apesar das "tarifas exorbitantes", que se lhe exigia em Santos, São Paulo não fechava, comtudo, a porta a outras proposições mais liberaes. Concluindo:

Não ha serviço de docas em paiz que não o nosso, que se approxime deste custo unitario, cumprindo a São Paulo dar o exemplo de contribuição menos onerosa. Essa reducção se nos afigura exigua, principalmente diante dos dados offerecidos pelo relatorio da Companhia Docas do anno de 1912 a deduzir dos quaes, parece-nos, teria o contribuinte desde logo direito a allivio mais sensivel do que aquelle que se nos vem de propôr.

Essas ponderações visam apenas encaminhar o estudo do assumpto a solução mais equitativa e consentanea com o pensamento do Go-

verno de São Paulo, e são de natureza a facilitar os tramites do desejado accôrdo, á vista do pensamento de manter a Docas com a administração do Estado em melhor harmonia de intuitos e fins. Neste presupposto, invoco para ellas a esclarecida attenção de V. S., assegurar-lhe que aguardo com o maximo interesse a contribuição a mais com que lhe apraza favorecer-me para o proseguimento do estudo e discussão deste assumpto.

Não faltou essa contribuição, logo depois. Com effeito, replicou ao Secretario da Agricultura o Director da Companhia para provar que não procedia a negativa summaria, com que fôra recebido (44). Em primeiro lugar, suppondo, para argumentar, que não fosse liquido o direito da Empresa á construcção, não estavam as reducções propostas "muito áquem das legitimas aspirações do Estado de São Paulo"; e a prova era que já na petição de 3 de agosto de 1912, assignada pelo proprio Moraes Barros, se requeria ao Governo Federal a construcção de um novo cáes "com todos os direitos, favores e onus que cabem á Companhia Docas de Santos, em virtude de leis, decretos, avisos e contractos que regulam suas relações com o Governo Federal e mais o direito de cobrar o imposto de 2 % ouro, sobre toda a importação". As vantagens seriam, assim, até maiores do que as fruidas pela Companhia. Bem é certo que no fim da petição se propunha o Estado dispensar a cobrança das taxas de capatazias de exportação sobre seus productos; mas, ainda ahi, a compensação dos 2 % lhe dava vantagem sobre o regimen vigente; e seria absurdo argumentar com taxas illegaes (11 de junho de 1914):

Elle quiz a mesma tarifa actual da Companhia Docas e, além disso, mais 2 % ouro sobre toda a importação, imposto este que nunca foi cobrado em vantagem dessa Companhia.

Declarou-se, é certo, no final daquella petição que o Governo de São Paulo reconhecia que pelo espirito e pela letra da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869, não era devida a taxa de capatazias sobre a exportação do Estado, o que parece indicar que o Estado, se pudesse construir um novo cáes, iria prestar gratuitamente o oneroso serviço de capatazias de exportação, isto é, pagaria pelos seus cofres as despesas de embarque e desembarque do café e outros generos de producção do Estado, aliviando desse onus o exportador.

Cumpre, entretanto, ponderar:

1.° Ha um grande equivoco por parte de V. Ex. em attribuir á lei o que a lei não diz e muito menos o que o seu autor não pensára. A lei n. 1.746, de 1869, na sua letra e no seu espirito, não estabeleceu taxas pelos serviços prestados nas docas; ao contrario, deixou esse encargo aos proprios concessionarios, que propõem a tarifa, limitando-se o Governo a approval-a (art. 1°, § 5°).

Não ha, assim, taxas legaes nem illegaes. Desde que o Governo autorize a cobrança de qualquer taxa esta é legitima.

2.° Se o Estado quer perceber o imposto de 2 % ouro para si (o que é contra as leis federaes), nessa collecta acharia muito maior compensação do que actualmente obtem a Companhia Docas de Santos com a cobrança da taxa de capatazias sobre mercadorias de exportação.

Em condições taes, vê V. Ex., não é justificada a supposição de V. Ex. quanto á superioridade das vantagens que propôz o Estado na sua petição de 1912, dadas as hypotheses de lhe ser feita a concessão e de ser levada a effeito, sobre as vantagens offerecidas actualmen-

---

(44) Esta replica, bem como seus antecedentes, constam de seis paginas do Relatorio da Directoria, de 30 de abril de 1915.

te pela Companhia Docas de Santos para a construcção do prolongamento do seu cáes.

Em segundo lugar, achar diminuta a reducção annual de mil contos na tarifa da Companhia, "poderia levar aos espiritos alheios aos elevados intuitos do Estado, a supposição de que o objectivo em vista não era o allivio dos onus que pesavam sobre o commercio, a lavoura e a industria do Estado, mas sim a reducção *à outrance* das rendas da mesma Companha, a qual, apreciada em globo e de modo absoluto, sem relação de dependencia com o capital empregado nas obras, podia provocar ciumes e zelos, mas não havia ainda attingido ao limite legal para a reducção das taxas". Reducções já realizadas, ellas não impediam outras, expontaneas, quaes as offerecidas:

> Essas concessões todas representam actos graciosos da Companhia Docas de Santos, ás quaes não a obrigavam os seus contractos.
>
> Propondo-se ella a construir o prolongamento do cáes e dahi provindo a necessidade do emprego de muito maior capital, cuja remuneração e amortização serão deduzidas da renda que hoje remunera e amortiza o capital actual, muitissimo menor do que o que resultará daquella construcção, claro e evidente é que a quota do dividendo deverá soffrer não pequena reducção. Não obstante, a Companhia ainda se propõe a fazer grandes reducções em algumas das principaes taxas, nas que mais directamente interessam a producção do Estado. Se essas reducções importarão em mil, dois mil ou tres mil contos na renda total da Companhia não o sabemos e nem podemos saber, porquanto tudo depende da massa dos generos por ellas affectados, que affluem ao cáes.
>
> Sabemos, porém, que os donos dos generos de exportação verão suas despesas de cáes diminuidas de trinta e tres e cincoenta por cento e que as despesas com o embarque do café, principal producto da exportação do Estado, fonte de sua riqueza e de renda para as necessidades da sua administração, serão, assim, extraordinariamente reduzidas.
>
> Exigir reducções que se traduzem por uma enorme diminuição da renda da Companhia, diminuição que se imponha pela sua somma, é confundir o objectivo principal, essencial — diminuição de onus sobre a industria, commercio e lavoura, — com a ruina da Companhia Docas de Santos, o que não me parece ser o intuito do Governo do Estado.

Mas onde o engano assumia feição mais grave, fructo evidente de campanhas anteriores, era quando se citava a somma de 12$320 para o despacho de uma tonelada no cáes. Esse calculo se fizera sobre todas as rendas da Companhia e não sobre a das taxas obrigatorias, como devia ser. Com effeito, tinha a Empresa, já o dissemos atraz mais de uma vez, suas taxas obrigatorias, que eram as de atracação, utilização do cáes para carga e descarga, dragagem e desobstrucção do porto (pagas pelo navio), bem como armazenagem e capatazias (pagas pelo dono da mercadoria); e taxas facultativas, por serviços prestados em concurrencia com particulares, e que eram as de estiva, transporte, supprimento de agua e armazens geraes; além de rendas extraordinarias (ou accessorias) e as provenientes do fornecimento da energia electrica. Eram todas essas rendas que perfaziam em 1912 o total de 23.227:120$291:

> Dividido esse total pelo numero de toneladas de mercadorias que, nesse anno, transitaram pelo cáes, dá a elevada despesa de 12$320 por tonelada, que V. Ex. achou e que refere como argumento para consideral-a exorbitante.
>
> Mas, attenda V. Ex. a que se incluio no dividendo da divisão para o calculo dessa média, a receita proveniente das seguintes taxas:

a) taxas que não foram pagas pelos donos das mercadorias;

b) taxas facultativas, que se os donos das mercadorias pagaram, foi necessariamente por tel-as achado mais baratas do que as cobradas pelas empresas ou particulares que exploram identicos serviços em concurrencia;

c) taxas de armazenagem que crescem com o prazo, durante o qual a mercadoria fica em deposito, e sabe bem V. Ex. que essas taxas são, tanto nos portos como nas estradas de ferro, taxas coercivas, que por seu augmento em funcção do tempo devem obrigar o dono da mercadoria a apressar o seu despacho, de maneira a ficarem destravancados os pateos e armazens das empresas de portos e das estradas de ferro.

Adiante:

Dahi resulta que a quota da armazenagem correspondente a uma tonelada de mercadoria varia, e varia muito com o prazo da sua permanencia no entreposto. Nessas condições, para julgar-se do onus que semelhante taxa traz para a mercadoria, será bastante dividir a receita respectiva pelos productos parciaes do numero de toneladas de cada grupo pelo prazo da armazenagem?

Cumpre-me ainda chamar a attenção de V. Ex., para o seguinte facto, cuja simples exposição fará resaltar o engano do calculo da despesa média de cada tonelada de mercadoria, baseada na divisão da renda total pelo numero total das toneladas que transitaram pelo cáes.

No computo da renda de 1912, que serviu de base aos calculos de V. Ex. para a determinação da média de 12$320 pelas despesas pagas pelos donos das mercadorias, estão incluidos, como dissemos, o fornecimento de energia electrica, a renda dos armazens geraes e a renda extraordinaria e accessoria, figurando entre estas os alugueis do predio que a Companhia Docas de Santos possue no Rio de Janeiro.

Ora, sabe V. Ex. que não são os donos das mercadorias em transito pelo cáes de Santos que pagam as taxas de armazens geraes, de consumo de energia electrica e os alugueis do predio do Rio de Janeiro e muitas outras taxas extraordinarias ou accessorias!

Dar-se-ia, porém, o caso de ser a média indicada pelo Governo de São Paulo a correspondente a certa e determinada especie de mercadoria? Nem ahi deixou Carvalho de Mendonça o Estado sem resposta. Tal fosse a mercadoria e a média indicada estaria ou muito áquem da realidade ou se reduziria de um terço (45). A verdade era esta:

As taxas da sub-classe *a* são as de Capatazias e as de Armazenagem.

---

(45) "Para o primeiro caso bastaria que considerassemos uma tonelada de seda transitando pelo cáes e ficando depositada nos armazens da Companhia durante longos mezes, á espera que o respectivo dono pagasse os seus direitos aduaneiros. Nessa hypotese, a taxa de capatazias seria a mesma que para qualquer outra mercadoria (200 réis por volume de peso não excedente a 50 kilos ou 100 réis por dezena ou fracção de dezena que excedesse); mas a de armazenagem seria cobrada *ad valorem* (1 % para um mez, 1 ½ % por mez para dois mezes, 2 % por mez para tres mezes e 3 % por mez para mais de tres mezes).

"A quanto não montaria a despeza nesse caso? De quem, porém a culpa da elevação ou accrescimo da despeza, senão do proprio dono da mercadoria, que, podendo pagar apenas um mez de armazenagem, á razão de 1 % do seu valor, vae pagar á razão de 3 % e durante mezes e até anno?

"Considerando o segundo caso, da media muito inferior á que V. Ex. calculou, temos o carvão, o sal e todas as mercadorias a granel, que pagam pelos serviços obrigatorios do cáes apenas 4$ por tonelada.

"Como vê V. Ex., posso concluir que o commercio e os productores de São Paulo não pagaram, em 1912, a elevada somma de 12$320 por tonelada de mercadoria que transitou pelo cáes de Santos". J. X. Carvalho de Mendonça, *Carta ao Secretario da Agricultura de São Paulo,* Paulo de Moraes Barros, 9 de julho de 1914.

A renda das primeiras (capatazias) foi em 1912 de 10.883:569$776, que dividida por 1.885.318 toneladas de mercadorias que transitaram pelo cáes no mesmo anno, numero este implicitamente contido no calculo da média de 12$320 a que se refere a carta de V. Ex., dá para média de uma tonelada 5$772 réis.

A renda das segundas (armazenagens) foi no mesmo anno de 2.726:728$446, dividida ella pelo mesmo numero de toneladas de mercadorias, admittindo que todas pagassem essa taxa e pelo mesmo prazo, hypotheses essas aliás que foram implicitamente consideradas como reaes no calculo de V. Ex., temos para cada tonelada 1$446.

Vê V. Ex. que os serviços obrigatorios para os donos das mercadorias importariam em 1912 na somma dessas duas quantias (7$772 mais 1$446) ou em 7$218, isto é, menos de 59 % do que o valor indicado na carta de V. Ex.

Quanto aos serviços facultativos, e examinando-se em particular o de transporte em vagões, estão elles sujeitos á concurrencia dos demais meios que existem em Santos, carroças e automoveis, e se os interessados recorrem á Companhia Docas de Santos é porque encontram vantagens em sua tarifa, o que se póde demonstrar pela analyse da receita produzida em 1912, que tendo sido apenas de 2.196:290$637, daria, pela menor taxa, a de 2$000, o numero de 1.098.145 toneladas, quando pelo dado fornecido na carta de V. Ex. o movimento total das mercadorias que transitaram pelo cáes foi de 1.285.318 toneladas.

O mesmo acontece com a estiva, cuja renda foi de 733:670$074, resultando dahi que para um total de 1.885.318 toneladas de mercadorias apenas 733.670 foram estivadas pela Companhia.

Adiante:

A quarta ponderação de V. Ex. é que não ha serviço de docas em paiz que não o nosso, que se approxime do custo unitario de Santos.

Acabei de demonstrar que o custo unitario indicado por V. Ex. não assenta nos dados da receita da Companhia Docas de Santos, mas admitto, para argumentar, que o serviço de docas em nosso paiz, no Brasil, seja mais caro que os da Europa e da America.

Solicito de V. Ex. um pouco de attenção para esse argumento.

Que culpa tem a Companhia Docas de Santos que os serviços nos portos brasileiros sejam caros? Carissima não é a vida no Brasil? Carissimos não são os salarios de operarios e funccionarios das docas? Altamente caro não é o material de construcção de obras hydraulicas, quasi todo importado, sendo que a Companhia Docas de Santos construiu as suas obras mais difficeis com o cambio abaixo de 6, 7 e 8?

O que posso garantir a V. Ex. é que no porto de Santos é onde se pagam as menores taxas de todos os portos brasileiros beneficiados sob o regimen da lei de 1869, como já provei a V. Ex., offerecendo um quadro comparativo das taxas de todos esses portos.

Concluindo:

O porto de Santos já offerece o exemplo da contribuição menos onerosa; a Companhia Docas de Santos ainda propõe um grande abatimento de 33 % sobre a capatazia do café e 50 % sobre a de todos os outros generos de producção do Estado.

Será justo exigir-lhe mais?

Qual outra empresa de serviço publico que no Estado de São Paulo já offereceu tal reducção?

Os contribuintes jámais deixaram de achar exaggeradas as taxas dos serviços publicos e insignificantes as reducções que se façam. E' facto que se observa não sómente nas relações da Companhia Docas com o publico, porém nas deste com todas as empresas que tenham a seu cargo taes serviços, ainda quando executados pelos proprios governos.

Precisa justiça na apreciação dos factos.

A Companhia Docas de Santos, para realizar obras no porto de Santos, levantou no paiz avultada somma de capitaes que tem de re-

munerar e ao mesmo tempo amortizar, porque, findo o prazo da concessão, as obras do cáes de Santos reverterão gratuitamente para a União.

Ha, conseguintemente, um maximo de favores que a Companhia não póde ultrapassar, sob pena de cavar a sua ruina.

A Companhia não dispõe de outra renda senão a receita de seus cáes, e diversamente seria se o concessionario das obras fosse o Estado, que suppriria a insufficiencia das taxas do cáes com o producto dos impostos cobrados dos seus habitantes, utilizassem-se ou não dos respectivos serviços.

Era, porém, inutil a argumentação. Bem se via estar o Estado disposto a ter o seu cáes; e o requereria ao Governo Federal. Respondeu brevemente, mais de dois mezes depois, o Secretario da Agricultura de São Paulo achando impossivel qualquer accôrdo, pelo que tinha o Governo do Estado resolvido dirigir-se ao Federal, insistindo na sua pretensão de 1912 (22 de setembro de 1914):

Resulta evidentemente dos termos da carta a que tenho o prazer de responder, que muito difficil, senão impossivel, será um accôrdo entre o Governo do Estado e a Companhia de Docas, no sentido de desistir aquelle da sua pretensão á concessão das novas obras de melhoramentos do referido porto em favor desta ultimo, taes são as divergencias de parecer a respeito, de pontos capitaes da questão, especialmente quanto aos pesados encargos oriundos das taxas exigidas actualmente pela Companhia de Docas e que esta ultima não julga susceptivel de grande abatimento, ao passo que ao Governo do Estado se afigura exactamente o contrario.

Nestas condições, e como assim melhor poderão ser consultados todos os interesses e direitos em jogo, resolveu o Governo do Estado dirigir-se de novo ao Governo Federal, insistindo pela necessidade da construcção do prolongamento do cáes de Outeirinhos á Barra, alvitrando a abertura da concurrencia publica, na qual tanto o Governo, como a Companhia de Docas ou outros concurrentes idoneos poderão apresentar-se, facilitando á União os meios de conseguir a realização do serviço nas melhores condições possiveis.

Ia começar a lucta. O Estado não levaria nella a melhor. Cáes seu não teria. E, em consequencia, ficavam sem realização pratica as reducções offerecidas pela Companhia.

CAPITULO LVIII

FIM AGITADO DE ANNO

De facto, quatro dias antes dessa carta, havia o Secretario da Agricultura de São Paulo dirigido requerimento ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, solicitando a concessão. Dizia Paulo Moraes Barros (18 de Setembro de 1914):

Tomando essa iniciativa, o Governo do Estado de São Paulo teve em vista attender ás reclamações do commercio e da lavoura contra o regimen de pesadas taxas applicadas pela actual Empresa encarregada dos serviços de carga e descarga de mercadorias no porto de Santos, prestando igual attenção á alta conveniencia de prover, em tempo opportuno, ao alargamento dos ditos serviços cujas insufficiencias já se tornaram patentes, e não poderão mais, dentro de poucos annos, satisfazer ao crescimento rapido do movimento de importação e exportação que se effectua pelo dito porto.

Attendendo a essas circumstancias, o Congresso Legislativo do Estado, pela lei n. 369, de 28 de Dezembro de 1912, autorizou o Governo a realizar as obras necessarias, para o melhoramento e augmento da

capacidade do porto de Santos, podendo para esse effeito entrar em accôrdo com o Governo Federal e com elle celebrar contracto e devendo tambem providenciar sobre os estudos, projectos e orçamentos para execução dos trabalhos.

Acha-se assim o Governo do Estado legalmente habilitado para contractar a execução das obras com a União, dependendo apenas a celebração do contracto da resolução que cabe ao Governo Federal nos termos da alinea 6ª, artigo 65, da lei n. 2.842, de 3 de Janeiro do corrente anno, a qual autoriza a outorga aos Estados, que o requererem, de concessões para melhoramentos dos portos situados nas respectivas costas com os onus e favores da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, decreto n. 3.314, de 16 de Outubro de 1886, decreto n. 6.368, de 14 de Fevereiro de 1907, e mais leis e decretos actualmente em vigor, respeitados os direitos adquiridos.

Não escapava ao Governo Federal, lia-se nesse documento, a necessidade urgente dessas obras, á vista do crescente movimento commercial do porto de Santos, movimento que só tendia a augmentar, pois servia tambem a outras zonas limitrophes. Não se tratava, assim, de uma questão regional, mas nacional (47). Para ter idéa daquelle movimento, bastava assignalar que a quantidade de mercadorias carregadas e descarregadas passou de 387 mil toneladas em 1888 para 2 billiões de toneladas em 1913. De modo que se justificava, ainda nas palavras da mensagem, a insistencia do Governo do Estado junto ao Ministro da Viação, em renovar nos mesmos termos as condições do seu pedido anterior:

Na proposta que o Governo do Estado apresentou ao Governo Federal, solicitando a concessão para construir o prolongamento do cáes, de Outeirinhos até á Barra, com todo o apparelhamento technico exigido pelas condições actuaes e necessidades futuras do porto de Santos, inclusive a construcção do dito e a possibilidade para atracação para navios de 8 até 11 metros de calado, sujeitou-se a Administração publica estadual ás seguintes condições especiaes, que representam um considerado beneficio para o publico em comparação com os favores de que goza a Companhia Docas:

a) o capital, para os effeitos de contracto, não será o que consta dos orçamentos, embora approvados pelo Governo Federal, mas sim o que se verificar ter sido effectivamente gasto nas obras;

b) a revisão da tarifa e a reducção geral das taxas não ficarão dependentes da conclusão final de todas as obras, mas sim da acceitação definitiva dellas pelo Governo da União, sendo a primeira de cinco em cinco annos, contados da approvação da ultima revisão; e a segunda quando, sem attenção a qualquer prazo, se verificar que os lucros liquidos tenham sido excedidos de 12 % ao anno;

c) a taxa de armazenagem só será devida sobre mercadorias que forem effectivamente armazenadas nos armazens;

d) a taxa de capatazias não será devida sobre a exportação do Estado.

A esse requerimento oppôz a Companhia outro, fazendo vêr que na zona tinha privilegio exclusivo e que se havia offerecido para a construcção sem augmento de prazo da concessão ou nenhum outro favor, ao contrario redu-

---

(47) "A questão não se reveste tão sómente de caracter regional, o de interesse exclusivo de São Paulo. Ella tem, principalmente, alcance nacional, porque se não se cuidar em tempo de ampliar os melhoramentos do porto de Santos, de modo a tornal-o capaz de satistifazer ao recebimento e ao escoadouro das mercadorias e productos que constituirão o intercambio das vastas regiões servidas pelas estradas de ferro alludidas, a crise que dahi resultará não será exclusivamente paulista, mas, sim, principalmente nacional, affectando seriamente a hegemonia que o nosso paiz póde exercer no commercio internacional sul-americano". Paulo de Moraes Barros. *Representação ao Governo Federal,* 18 de Setembro de 1914.

zindo as taxas. Foi então que opinou o Consultor Geral da Republica tratar-se de zona exclusiva da Empresa, como vimos no capitulo anterior. Apesar disso, o Governo Federal, dois dias antes de transmittir o poder ao seu successor, despachou num e noutro caso pela negativa, constestando á Empresa seu direito exclusivo. A 13 de Novembro de 1914, esta foi a decisão do Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, Barbosa Gonçalves (*Diario Official*, de 17 seguinte):

> Governo do Estado de São Paulo, pedindo concessão para melhorar o porto de Santos de Outeirinhos á Barra. — A construcção pedida só poderá ser levada a effeito, depois de estudos realizados pelo Governo e mediante concurrencia publica a ser aberta opportunamente, quando fôr verificada a necessidade e conveniencia da execução das obras.
> Companhia Docas de Santos, pedindo ser autorizada a construir o prolongamento do cáes de que é concessionaria de Outeirinhos em diante. — Não tendo a Companhia Docas de Santos privilegio para a construcção do prolongamento do cáes, conforme resulta da clausula VII do seu contracto, a construcção pedida só poderá ser levada a effeito depois de estudos realizados pelo Governo e mediante concurrencia publica a ser opportunamente aberta quando fôr verificada a necessidade e conveniencia da execução dos trabalhos, resalvado o direito de preferencia da Companhia em igualdade de condições.

Contra essa decisão, no que lhe dizia respeito, protestou a Empresa junto do novo Ministro da pasta, seis dias depois de publicada: "A elevação ou exaggero das taxas da Companhia Docas de Santos, escreveu então Candido Gaffrée, não passava, como se vê, de falso pretexto, pois o Estado de São Paulo, pretendendo prolongar o cáes da concessão das obras de melhoramento do porto de Santos, exigia as mesmissimas taxas que esta percebia e mais o imposto de 2 % ouro sobre toda a importação, para lhe garantir os juros do capital que empregasse nas obras". Além disso, era de lembrar que, poucos dias depois de lançada a ultima pedra do cáes, a Companhia se dirigira ao Governo Federal (27 de Novembro de 1909) demonstrando "que se achava apparelhada a offerecer, durante muitos annos, ao commercio e á navegação um serviço perfeito e sufficiente, levando em conta o natural desenvolvimento da importação e exportação do Estado de São Paulo, e solicitou a declaração sobre a opportunidade de prolongar o cáes, para no caso affirmativo, em vez de desmontar a sua custosissima installação, proseguir nas obras, tudo de accôrdo com o direito que lhe asseguravam seus contractos". E o despacho foi (8 de Novembro de 1910): "Verificando-se que a capacidade do cáes actual será attingida, na peor hypothese, em um periodo de quarenta e quatro annos, torna-se por isso desnecessario cuidar do seu prolongamento dentro daquelle prazo". No mesmo anno de 1909, requereu o Estado, como vimos, a concessão para um novo cáes, com todos os direitos e favores da Companhia mais a taxa de 2 % ouro sobre toda a importação, requerimento renovado depois, tambem sem resultado. Fôra além disso do proprio Chefe da Nação, ainda em 1914, a iniciativa do prolongamento, ao que accedeu a Companhia propondo reducções que offereceu tambem ao Governo de São Paulo (23 de Novembro de 1914):

> No começo do anno de 1913, o Exmo. Sr. Presidente da Republica (Marechal Hermes da Fonseca), em conferencia que se dignou conceder aos representantes da Companhia Docas de Santos, depois de manifestar-se plenamente convencido dos direitos desta Companhia, lembrou-lhes a conveniencia de ser prolongado o cáes actual, para que tivessem satisfação algumas reclamações sobre a necessidade de se dar profundidade necessaria para facilitar a atracação de navios modernos de grande calado.

Não hesitou a Directoria da Companhia satisfazer á esses desejos do Governo e nesse sentido procurou o Exmo. Sr. Ministro da Viação (Dr. Barbosa Gonçalves), que já conhecia a deliberação do Exmo. Senhor Presidente da Republica, apresentando-lhe a 24 de Janeiro de 1913 o pedido de autorização para o prolongamento do cáes nas condições acima mencionadas.

Adiante:

Declarou, ainda, a Companhia concessionaria que não solicitava favores novos nem pedia onus ao commercio, á lavoura e á industria para a construcção desse prolongamento, não obstante o grande augmento do seu capital. Ao contrario, confiante no desenvolvimento e prosperidade do Estado de São Paulo, faria o sacrificio que o Governo lhe lembrava, senão exigia, e o levava ao extremo, propondo o abatimento de 33 % sobre as taxas de capatazias do café e de 50 % sobre as de capatazias dos demais generos de producção do Estado.

Do Exmo. Sr. Presidente da Republica ouviram os representantes da Companhia os mais calorosos applausos por esse acto expontaneo, que se traduzia em grandes vantagens e auxilio á lavoura e á industria daquelle Estado, e seguros do cumprimento da palavra do Chefe do Poder Executivo, com a acquiescencia deste, a Companhia mandou proceder os estudos technicos, que já se acham promptos.

Ainda em fins de Outubro e no correr dos primeiros dias de Novembro, os representantes da Companhia tiveram a honra de ouvir, em conferencia com o Exmo. Sr. Presidente da Republica, que a autorização para o proseguimento das obras do cáes de Santos seria dada á concessionaria das respectivas obras de melhoramento do porto de Santos, mórmente depois da audiencia do Exmo. Sr. Consultor Geral da Republica, cujo luminoso parecer esclarecia e tornava evidente o direito inconcusso da Companhia á construcção daquellas obras.

Esse protesto concluia assim:

Não se comprehende, Exmo. Sr. Ministro, que se procure attentar contra os direitos da Companhia Docas de Santos, acatados e respeitados pelo Governo, conforme já dissemos, durante mais de um quarto de seculo.

As obras do porto de Santos não pesaram um só real aos cofres da União; foram construidas pelo capital de particulares e é a unica empresa de docas que se mantém em mãos de brasileiros.

A tarifa da Companhia Docas de Santos é a mais baixa de todas as tarifas de empresas congeneres, sob o regimen da lei de 13 de Outubro de 1869, ainda das que se acham aquinhoadas com a garantia de juros.

Desde annos passados, ella vem baixando as suas tarifas.

Quando o Chefe do Governo, o Exmo. Sr. Marechal Hermes, exortou-a a prolongar o cáes, ella promptificou-se a fazer grande reducção na sua tarifa, beneficiando á industria e á lavoura de São Paulo.

Na hora presente, em que as estradas de ferro de São Paulo elevam as suas tarifas com a baixa do cambio (tarifa cambial), a Companhia Docas de Santos mantém as suas tarifas reduzidas.

Só a injustiça mais requintada ou o despeito mais condemnavel podem justificar os ataques caprichosos e injustos contra essa Companhia, partidos de quem mais devia zelar no respeito aos direitos alheios.

E nisso ficou, em 1914, a questão. Ella reappareceria ainda em 1915, quando, já por força da guerra europea, a importação ia decrescer consideravelmente, não se explicando, pois, a urgencia de um novo cáes. No parlamento, na imprensa, apezar disso, a questão retomou sua feição combativa. Deu-se isso justamente entre o requerimento do Estado de São Paulo e o encerramento da legislatura federal, ou, com mais precisão, no ultimo quartel do anno.

Foi varia e, por vezes, aspera a polemica. Momentos houve em que se estabeleceu replica e treplica entre o Senado (Adolfo Gordo, primeiro; Alfredo Ellis, depois; Francisco Glycerio, por ultimo), e o *Jornal do Commercio*, pois este contestava, e já vimos, a legitimidade e a vantagem da pretensão paulista. Vale a pena renovar alguns dos argumentos ouvidos, coisas passadas e mais de uma vez desfeitas? Em cada campanha, que a Empresa teve que enfrentar, foi assim, a enumeração de cousas velhas, já respondidas. Ainda para fins apenas expositivos, se deixa disso consignação resumida. A polemica teve, nesse fim de anno, um ou outro aspecto inedito, embora secundario, como a apparição por São Paulo de uma nova voz, a de Adolfo Gordo, ou a autoria de um manifesto distribuido no Velho Mundo, manifesto a que já nos referimos atraz. Pela primeira vez appareceu tambem a Companhia, sob a assignatura de seus cinco directores, Candido Gaffrée, G. Osorio de Almeida, J. X. Carvalho de Mendonça, G. B. Weinschenck e Guilherme Guinle, replicando ao que della se disse no Senado, num estylo combativo, distante dos communicados anteriores. Maior, o perigo? Ou enfado diante de tantas e tão velhas arguições? Alfredo Ellis orou, aliás, referindo-se a essas defesas collectivas (Senado, 30 de Outubro de 1914):

> Quando, á primeira vista, lancei os meus olhos sobre o artigo, observando o numero de assignaturas, pensei que fosse subscripto pelos Sete Infantes de Lara. Verifiquei depois que os directores eram cinco; cinco, Sr. Presidente, representando os cinco dedos, cinco dedos longos, duros como tenazes de mão de ferro calçada de pellica com que a Empresa asphyxia e garganteia o Estado que tenho a honra de representar nesta Casa.

Foi primeiro a arguição de que São Paulo, que tanto accusava as tarifas da Companhia, pedia estas accrescidas de 2 % ouro, procedimento que o velho orgão classificou de illogico (48). Para Adolfo Gordo, com o apoio do *Correio Paulistano* (49), São Paulo queria apenas o necessario para garantir o juro de 6 % do capital (27 de Outubro de 1914):

> Não é exacto que São Paulo pretende, além dos favores e direitos de que goza a referida Companhia, ainda um imposto de 2 %, ouro. Se tal pretendesse, seria absurdo o seu pedido para a concurrencia publica e bastaria que aquella Companhia mantivesse, em sua proposta, as taxas que ora exige, para obter a concessão!
>
> Não! São Paulo quer, da renda desse imposto, a parcella mais indispensavel para garantir juros correspondentes a 6 % do capital empregado, e o cobrará durante um periodo que não excederá o da construcção do primeiro trecho do mesmo cáes.

---

(48) "São Paulo já de uma feita pediu, além da taxa dos 2 % ouro, "todos os direitos, favores e onus, que cabem á Companhia Docas de Santos, em virtude de leis, decretos, avisos e contractos que regulam suas relações com o Governo da União".

"Logicamente, não tem, pois, o direito de incriminar agora esses favores de excessivos. Talvez o sejam de facto. Mas o recurso para corrigir isso só póde estar na troca de compensações entre o Governo e a propria Companhia das Docas, nunca na intromissão de um concurrente novo, embora este advogue e represente interesses dignos da maior attenção, que não devem ser sacrificados e podem ser perfeitamente attendidos de outra maneira". *Jornal do Commercio*, 22 de Outubro de 1914.

(49) "As increpações formuladas pelo grande órgão da imprensa nacional são destituidas de qualquer fundamento e parecem inspiradas, exclusivamente, na necessidade de defesa de interesses menos legitimos daquella importante Companhia.

"O requerimento que o Governo de São Paulo dirigiu ao Sr. Ministro da Viação e o memorial que acompanhou esse documento official tornam bem claros os intuitos da administração publica paulista e as valiosissimas razões em que ella se funda". *Correio Paulistano*, 26 de Outubro de 1914.

Ao que respondeu a Directoria (*Jornal do Commercio,* 24 de Outubro de 1914):

> O Estado de São Paulo declara, actualmente, pelo órgão do seu representante, que não quer todo o producto do imposto de 2 %, ouro, mas o necessario para lhe garantir os juros de 6 % sobre o capital que pretende empregar nas novas obras do cáes de Santos.
>
> Ora, a Companhia Docas de Santos constituiu e apparelhou até agora 4.726 metros de cáes sem que o Governo Federal lhe garantisse um real do avultado capital que empregou nas suas obras!
>
> Sem pedir a garantia de juros, propõe-se, na forma dos seus contractos, a construir as obras complementares do melhoramento do porto de Santos que lhe foram concedidas; vae além, reduz 50 % e 33 % em suas tarifas de capatazias de exportação.
>
> O Governo do Estado de São Paulo, porém, acha que defende melhor os interesses do commercio, da industria e da lavoura, aconselhando ao Governo Federal que viole a lei, que rompa os contractos que celebrou com a concessionaria das obras e onde empenhou a sua palavra e a sua honra, e lhe dê, além da taxa de 2 %, ouro, "todos os direitos, favores e onus que cabem á Companhia Docas de Santos, em virtude de leis, decretos, avisos e contractos que regulam as suas relações com o Governo Federal!"

Foram, depois, e para recomeçar, os "extraordinarios favores recebidos pela Empresa" — prorogação do prazo para 90 annos, duplicação do capital, fixação deste como somma dos apurados, dragagem, recusa á exhibição de livros.

Quanto á duplicação do capital (Alfredo Ellis, 30 de Outubro de 1914):

> Mas, Sr. Presidente, se dobrasse no capital, era da conveniencia da Empresa porque do capital primitivo ella vinha retirar, não 12 %, mas 30 %. Mas como obteve ella este favor, esta concessão? Por um passe de magica. E como foi feita esta magica? Por esta forma: existe no archivo do Ministerio da Viação um memorial, que não foi informado nem pelo engenheiro fiscal das obras nem por empregado algum da Secretaria, memorial este datado de 12 de Julho de 1892, e que foi reduzido a decreto tres dias depois, a 15 desse mesmo mez e anno, sob o n. 942, tendo sido as suas clausulas minutadas e assignadas por um dos actuaes directores da Companhia Docas de Santos, como se vê no respectivo documento, existente no referido archivo.

Uma vez por todas pôz Osorio de Almeida fim a essa accusação, já anteriormente feita, como vimos (*Jornal do Commercio,* 1 de Novembro de 1914):

> Na data daquelle decreto eu era consultor-technico do Dr. Serzedello Corrêa, Ministro então da pasta da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e, delle recebendo ordem para minutar as clausulas de qualquer contracto, era de meu dever cumpril-a. Entre parentheses, se me houvesse dado ordem para, além de minutal-as, assignal-as, não poderia a elle obedecer, por exceder isso das minhas attribuições, cabendo esse dever ao proprio Ministro.
>
> Tudo passou-se em Julho de 1892. Dessa época para cá já fui Director dos Telegraphos, da Estrada de Ferro Central do Brasil e estive desempregado durante tempo não muito curto. Só em Abril de 1907, isto é, perto de quinze annos depois, fui eleito Director da Companhia Docas de Santos.
>
> Se o Senador Ellis teve, pois, em mente a intenção de ferir-me, ligando os dois factos, — minutação de um decreto promulgado pelo Marechal Floriano Peixoto e referendado pelo Dr. Serzedello Corrêa, e ser eu hoje Director das Docas de Santos, — perdeu o seu tempo mesmo porque a condemnação do primeiro não se coadunaria com as cartas que, a elle posteriores, recebi de S. Ex. em termos que, a serem sinceros, só revelavam admiração e respeito.

Quanto á dragagem (Alfredo Ellis, 23 de Outubro de 1914):

> Numa cauda orçamentaria, com uma simples emenda, a Companhia conseguiu que se lhe désse mil réis por tonelada, pelo trabalho de dragagem do porto.
>
> Ora, esta Empresa, Sr. Presidente, já tinha a taxa de carga e descarga, já cobrava illegalmente a taxa de capatazias, tanto sobre exportação, como sobre generos despachados sobre agua; já cobrava uma taxa de estiva e, além disso, procurou onerar a mercadoria com mais uma taxa quadrupla de dragagem do porto, produzindo esta taxa para a Companhia Docas de Santos dezenas de milhares de contos.
>
> Mas, Sr. Presidente, a Empresa quando cogitou de fazer o cáes, porventura não tinha verificado a necessidade de dragar o canal para que os vapores pudessem atracar a esse cáes? Era ou não era ella obrigada a fazer esse serviço independente de uma taxa especial? Seria lançar dinheiro fóra se, porventura, ella fizesse um cáes que se tornasse inaccessivel á navegação.
>
> Mas o que é curioso é que ficou estabelecida uma taxa de mil réis por tonelada de mercadorias para a dragagem do porto, ficando a Companhia obrigada a dragar 20 milhões de metros cubicos por anno. O que se verifica, Sr. Presidente, é que nesses 20 annos, á medida que a dragagem decresce, a taxa se torna maior.

Respondeu a Directoria da Companhia, repondo, mais uma vez, as coisas nos seus lugares (*Jornal do Commercio,* 30 de Outubro de 1914):

> A Companhia Docas de Santos foi encarregada pelo Governo de fazer a dragagem e desobstrucção do porto de Santos (note-se: do porto de Santos).
>
> Não se trata de um serviço extraordinario, passageiro, porém de um trabalho permanente, constante, como se verifica da clausula 3ª do contracto de 1896:
>
> "O minimo do serviço a executar annualmente será de um milhão de metros cubicos".
>
> Esse serviço não podia ser gratuito, bem se comprehende.
>
> O Governo para indemnizal-o contractou o seguinte na clausula 4ª: "Como indemnização do serviço que se trata, fica a Companhia autorizada a elevar a taxa 1 1/2 reaes por kilogramma, estabelecida no decreto n. 1.072, de 5 de Outubro de 1892, a 2 1/2 reaes por kilogramma das mercadorias que forem carregadas ou descarregadas no cáes de sua propriedade".
>
> Temos, conseguintemente, que a Companhia Docas de Santos: *a*) Tem a concessão para dragar todo o porto até á fortaleza da Barra (nas palavras do contracto); *b*) Não percebe taxa especial por esse serviço, que é remunerado pela taxa sob o nome de carga e descarga.
>
> Essa taxa de carga e descarga, que aliás é a taxa minima que se cobra nos outros portos onde as respectivas empresas concessionarias não dragam o porto que exploram, vem, desse modo, a remunerar duplo serviço: a utilização do cáes e a dragagem do porto de Santos.

Não era de admirar que reapparecesse tambem, como peça de accusação, a taxa de capatazias. Declarada valida pela justiça no pricipio do anno, ella surgiria de novo no fim, perante o Senado, como "illegal e abusiva". Só pelo *stock* da valorização, disse a accusação, essa taxa rendia á Empreza 4.000 contos de réis, e nos planos do engenheiro Saboia, — lá vinha de novo a allegação destruida atraz, — a capatazia seria de 80 réis, e já estava em 480 réis, e a tonelada em vez de 3$000, passou para 10$000 e 12$300 (28 de Outubro de 1914):

> Só de capatazias pelo *stock* da valorização que tem na Europa o Governo de São Paulo pagou ás Docas, na exportação desse café, cerca de 4.000 contos de réis.
>
> Entretanto, Sr. Presidente, voltando ao passado, quando o engenheiro Eduardo de Saboia foi enviado pelo Governo Federal para fazer

os estudos e orçamentos necessarios para a construcção do cáes de Santos, disse que breve o povo de São Paulo ficará satisfeito, porquanto, pagando nessa época 80 réis por sacca de café, com os guindastes e apparelhos modernos poderá esse serviço ser reduzido a 20 ou 30 réis.

Feito o cáes, essas esperanças se desvanecêram e o povo, desilludido, verificou que, em lugar das pontes antigas de embarque, que cobravam 80 réis, esse mesmo café com o novo cáes tem de pagar por seu embarque 450 réis. Quando a tonelada de mercadoria pagava naquella época, dois ou tres mil réis por carga ou descarga, paga, agora, ás Docas de Santos, de 10$000 a 12$300.

Voltou tambem á tona, o pretendido augmento de 50 % nas taxas (50), bem como o auxilio do Banco do Brasil e o prejuizo deste nos debentures, e se a Provincia não pôde arcar com a concessão foi porque não tinha renda, como veio a ter na Republica.

Esta foi a accusação (28 de Outubro de 1914):

O Sr. Alfredo Ellis — A então provincia de São Paulo, em 1888, tinha uma receita insignificante, e dada a centralização do tempo do Imperio não possuia recursos absolutamente para uma construcção dessa ordem, não gozava de credito no estrangeiro e nem dispunha, como empresa, do Banco do Brasil.

Essa Empresa não tinha tambem o capital. Ella o foi buscar no Banco do Brasil e, conforme eu já disse, e sem contestação desta tribuna, só o Banco do Brasil lhe forneceu 20.000 contos a descoberto. De que modo a Empresa das Docas os pagou? Emittindo debentures de 200$000 e fazendo o seguinte contracto com a Directoria do Banco da Republica: o Banco da Republica se obrigava a acceitar esses debentures de 200$000, por 220$000, e para o resgate a Empresa só era obrigada a dar 180$000 pelos mesmos debentures que haviam sido recebidos por 220$000. Quer isso dizer que o Banco da Republica perdia 20 % na operação.

Merecia contestação a renovada referencia ao Banco do Brasil? Não deixou a Empresa de pôl-a expressamente abaixo, ao defender-se em 1924 de um despacho fiscal sobre sello de acções ao portador e debentures. De um exame realizado nos livros da Companhia, confirmado pela mesma Recebedoria, ficou demonstrado o pagamento dos titulos pelo valor recebido (51).

A discussão prolongou-se entre a Directoria e o Senador paulista. "A Empresa, se fosse honesta..." orou este; ao que respondia aquella: "Os adversarios

---

(50) "O primitivo edital consignava a taxa de 1 real por kilo de mercadoria e de 3 reaes por kilo para as mercadorias de grande volume e pequeno peso. Pois bem; ella, astuciosamente, acceitou o *modus vivendi*, ficando estabelecida uma taxa de 1 1/2 reaes por kilo para todas as mercadorias. Mais tarde, creio que em 1896, sorrateiramente, apresentou uma emenda na Camara dos Deputados para a celebre taxa de dragagem do porto, obrigando-se a retirar um milhão a um milhão e meio de metros cubicos de lama, e a desobstruir o porto de navios velhos naufragados no canal.

"Essa emenda, que mandava incorporar a essa taxa a taxa de 1 1/2 reaes por kilo de carga e descarga, veio para o Senado, e o meu illustre confrade, o preclaro republicano Sr. Dr. Bernardino de Campos, que então honrava uma dessas cadeiras, a ella se oppôz com todas as forças, não tendo conseguido approvação da emenda suppressiva por elle apresentada. O que é facto, Sr. Presidente, é que a Empresa, astuciosamente, uniu a taxa de dragagem á taxa de carga e descarga que ficou, de então em diante, elevada a 2 1/2 reaes por kilo de mercadorias, em lugar de 1 1/2, conforme o accôrdo anteriormente feito entre ella e o Governo.

"Pois não vê que ella hypocritamente, astuciosamente, procurou unir esta taxa indecente de dragagem do porto, á de carga e descarga porque assim fundidas nunca mais o Estado de São Paulo, poderia pedir um allivio, sendo certo que quanto menos serviço dá, maior receita apresenta em favor da Empreza". Alfredo Ellis, Senado, 6 de Novembro de 1914.

(51) *Recurso da Companhia Docas de Santos ao Exmo. Sr. Ministro da Fazenda* de um despacho do Director da Recebedoria cit., 1924.

da Companhia Docas de Santos são admiraveis na invencionice e no truque..." Escreveu a Directoria num de seus artigos (*Jornal do Commercio*, 30 de Outubro de 1914):

> Os representantes do Estado de São Paulo comprehenderam a situação tristissima em que se collocaram, atacando furiosamente os contractos da Companhia Docas de Santos e solicitando, ao mesmo tempo, a concessão para o prolongamento do cáes com os mesmos direitos e favores decorrentes desses contractos e com as mesmissimas taxas dessa malsinada Companhia, aggravando-as com 2 %, ouro, sobre toda a importação, para garantir os juros do capital das obras, mudam de tactica; desejam, agora, que o Governo Federal mande abrir concurrencia para esse prolongamento!

Ao que revidava Alfredo Ellis (Senado, 31 de Outubro de 1914):

> Sr. Presidente, a Directoria das Docas, comparece, neste momento, solicitando uma concessão que, se fosse feita, algemaria o povo paulista para sempre. A Directoria das Docas, constituida por millionarios, ainda presume ter direito de receber um largo quinhão na herança governamental.
>
> Faltam poucos dias para o Presidente da Republica deixar o palacio do Cattete. Neste pouco espaço de tempo eu sei que elles procuram, por todos os meios e modos, arrastar o Presidente da Republica a esse acto de iniquidade e injustiça.
>
> Clamo e clamarei, porque aqui não é o Senador, representante de São Paulo quem clama; pela minha bocca clama o povo inteiro de São Paulo.

Havia a Companhia exposto em 1912 as razões do seu direito exclusivo aos melhoramentos do porto, entre as quaes: 1) A reunião de grandes capitaes para a exploração do porto, o que se não daria no caso de concurrencia, pois, para amortizar a retribuir aquelles, a Empresa precisava das rendas do movimento de todo o porto. O proprio engenheiro Saboia escreveu, e já vimos, que se a exploração deste fosse entregue a uma empresa commercial, esta não poderia deixar de monopolizar o serviço. 2) Pelos decretos ampliativos da primitiva concessão (10.277, de 30 de Julho de 1889; 966, de 7 de Novembro de 1890; 942, de 15 de Julho de 1892), ficou reconhecido á Companhia esse direito exclusivo, aliás referido expressamente como privilegio no segundo delles. 3) A obrigação de dragagem de todo o canal, constante do decreto n. 2.411, de 23 de Dezembro de 1896, pois "não se comprehenderia que o Governo autorizasse outra empreza a construir docas para receber navios, gozando gratuitamente do serviço executado pela Companhia Docas de Santos". 4) A linha ferrea de serviço do cáes ao forte Augusto, autorisada pelo decreto n. 4.056, de 24 de Junho de 1901, para o serviço do cáes em todo o littoral do porto de Santos, desde a Allamôa até á barra e certamente "não a teria se não gozasse privilegio sobre o porto". 5) O decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909, ao estabelecer as bases para a prestação de contas do trafego do cáes, computou todas as rendas do porto, que são as que percebe a Companhia, e sobre essas rendas totaes fixou as quotas para as despezas e para remuneração do capital. Se o direito exclusivo não existisse, não se justificaria essa providencia. 6) Finalmente, a instituição de concurrentes viria comprometter as rendas da Companhia e, pois, da União, a quem reverteria a concessão; além de aggravar a sorte do commercio, pois, dada a concurrencia, o rendimento da Companhia diminuiria, tornando mais difficil a reducção das taxas.

Agora dizia (*Jornal do Commercio*, 5 de Novembro de 1914):

> Em bôa fé ninguem dirá que se trata de uma concessão odiosa. O direito exclusivo á exploração do porto de Santos que o Governo Provisorio assegurou á concessionaria das obras de melhoramento não representa outra coisa que uma garantia ao seu direito de propriedade.
>
> As estradas de ferro que tambem exploram serviços publicos, têm o direito de prohibir a concurrencia de empresas congeneres dentro de certa zona. O chamado privilegio de zona constitue a garantia dos capitaes empregados nas obras.
>
> Não ha privilegio odioso desde que é temporario e fiscalizado e desde que póde desapparecer com o resgate das obras construidas pela concessionaria, nos termos do art. 1º, § 9º, da lei de 1869.
>
> E' absurdo falar em privilegio odioso desde que o Governo limitou os lucros a 12 % do seu capital.
>
> Tivesse a União construido á sua custa as obras de melhoramento do porto de Santos e o explorasse directamente ou por meio de arrendamento, julgar-se-ia um attentado a pretensão ambiciosa e illegal do Estado de São Paulo de prolongar o cáes federal ou construir novo cáes em continuidade áquelle.
>
> Quem ousaria requerer a concessão para um novo cáes nos portos do Rio de Janeiro ou Pernambuco?
>
> Pois bem: em igualdade de situação está a Companhia Docas de Santos, a qual, como todas as outras concessionarias de obras publicas, na bôa linguagem do direito administrativo, é uma delegada da União, é usufructuaria de uma propriedade federal.

Em 1911 recebera o Ministro da Viação denuncia anonyma sobre a distribuição de um manifesto na Europa pela propria Companhia ou por seus Directores, apregoando favores escandalosos e illegaes recebidos do Governo. Ouvida a Directoria da Companhia, esta respondeu então (16 de Março de 1911):

> O manifesto em lingua franceza cuja copia acompanha o memorial, é outra peça anonyma, da qual a Directoria da Companhia Docas de Santos teve noticia pela primeira vez quando um Senador da Republica, enganado sem duvida, o leu e mandou publicar no *Diario do Congresso*.
>
> Attenda V. Ex. a que a Companhia Docas de Santos emittiu trezentas mil acções de duzentos mil réis cada uma e mais um emprestimo em obrigações ao portador no valor de 60.000:000$000, e na bolsa de fundos publicos desta capital estes titulos estão cotados, os primeiros a 370$000 e os segundos a 203$000, ambos, portanto acima do par.
>
> Que interesse podia ter a Companhia Docas de Santos ou seus Directores em distribuir manifesto pela Europa para a collocação desses titulos, se elles se acham no Brasil cotados como talvez nenhum outro?
>
> Actualmente são em numero de 366 os accionistas inscriptos no registro da Companhia, afóra os possuidores de 55.000 acções ao portador e os obrigacionistas.
>
> Se teve existencia real o malsinado manifesto, necessariamente foi obra de alguns possuidores estrangeiros de acções e obrigações ou de seus corretores, com o intuito de bem collocar a sua propriedade no mercado.

Adiante:

> Nessas condições, que culpa, que responsabilidade tem a Companhia Docas de Santos ou a sua Directoria nas declarações, porventura exaggeradas, desse prospecto ou manifesto anonymo? Como se podem considerar essas declarações confissão de um contracto illegal ou immoral celebrado entre o Governo e a Companhia?
>
> Aquelles interessados, se autores do manifesto, não viriam certamente dizer em publico que era lesivo á Companhia o accôrdo que esta celebrára com o Governo ou que a Empresa estava ou está insoluvel!

Gabriel Osorio de Almeida

> Sómente um espirito infantil poderá fundar nessa peça, se real, a mais tenue accusação contra a Companhia Docas de Santos ou seus Directores.
>
> A Directoria desta Companhia achou-se escusada de contestar a balela, logo que surgiu, porque não houve pessôa de bom senso que não enxergasse a sua futilidade.

O manifesto ou circular era um desses prospectos communs de propaganda, no qual se fazia referencia ás reservas latentes da Empresa, ao excellente emprego de dinheiro, que constituira. Fizera-o, um banqueiro francez que aqui esteve quando do accôrdo de 1909, e, tendo adquirido importante lote de titulos, cuja segurança presentiu, procurou collocal-os no Velho Mundo, nas melhores condições. "A Directoria da Companhia Docas de Santos faz publico, mais uma vez, declarou a Empresa contestando essa distribuição por sua conta (1 de Novembro de 1914), que nunca lhe constou semelhante coisa, nem forneceu a quem quer que fosse dados ou informações para prospectos ou manifestos fóra de proposito". Antes escrevera (10 de Outubro de 1914): "Declaramos, uma vez por todas, que o papelucho, manifesto, prospecto ou que melhor nome tenha, ao qual continúa alludindo o Sr. Senador Ellis para injuriar os Directores da Companhia Docas de Santos, não tem a assignatura do Presidente ou de qualquer outro Director desta Companhia". Tendo appellado para Alfredo Ellis no sentido de citar a origem (52), disse S. Ex. tratar-se do Bankverein Suisse, com capital de 75 milhões de francos suissos e uma reserva de 25 milhões e meio de francos; a circular de 1910 dizia:

> Temos a honra de vos remetter com a presente uma nota sobre a Companhia Docas de Santos, cujas acções serão proximamente introduzidas na nossa Bolsa ao preço, mais ou menos, de 685 francos. Esta Companhia que existe desde 1892, encontra-se entre as empresas mais serias e mais florescentes do Brasil. Ha 17 annos que ella distribue um dividendo de 24$000 por anno, ou sejam 12 %, a excepção de um unico anno em que o dividendo distribuido foi de 11 %.
>
> Chamo a vossa attenção sobre o facto porque esta introducção comprehende o "coupon" semestral de 6 %, pagavel a 1 de Julho proximo. O rendimento passa de 6 %.
>
> Os titulos desta empreza, com base de concessão em um paiz que já fez sua prova e que se acha em pleno desenvolvimento, parecenos constituir uma collocação de dinheiros importantes. Acreditamos em consequencia disso poder recommendar as acções das Docas de Santos sob um duplo ponto de vista não só do rendimento, como da quasi certeza de maior valor (53).

---

(52) "Os manifestos de subscripção de acções e de debentures publicados pela Companhia Docas de Santos foram assignados pela sua Directoria e por um corretor de fundos publicos e pelas declarações contidas nesses documentos assume esta Directoria a mais plena responsabilidade.

""Esperemos que o Sr. accusador indique o nome da casa bancaria que distribuiu na Europa o pseudo-manifesto e prove que a Companhia Docas de Santos ou qualquer dos seus Directores cooperara, directa ou indirectamente". No *Jornal do Commercio*, 1 de Novembro de 1914.

(53) "O exemplar que me foi remettido o amigo que m'o mandou obteve-o de uma casa bancaria da Suissa. E' crivel, Sr. Presidente, que uma casa bancaria conhecesse os pormenores da escripturação das Docas de Santos, quando ella obrigada pelo Governo, obrigada pelo Supremo Tribunal a exhibir seus livros, nunca o fez? Como poderia o representante europeu, fosse banqueiro ou corretor, devassar os segredos intimos da escripturação dessa Empreza? Como poderia saber, Sr. Presidente, do accôrdo entre a Empreza e o Governo transacto, accôrdo illegitimo e nullo, de 4 de Outubro de 1909? Como poderia conhecer seu alcance, as vantagens que a Empresa auferia em virtude do facto de ter o Governo aberto mão da faculdade de fazer examinar seus livros? Como poderia saber que essa Empresa tem reservas latentes? Como poderia saber que essa Empresa tinha obtido 40 % da renda bruta para o seu custeio? Como poderia saber que essa Empresa, desde 1893, tem distribuido dividendos de 12 %? Alfredo Ellis, Senado, 30 de Outubro de 1914.

Juntára Alfredo Ellis a questão dessa circular á relativa á fazenda Pelaes, a que se referira antes (1910). E a resposta da Empresa sobre a circular, não deixou de abranger tambem a da mesma fazenda Pelaes, commentada no referido memorial anonymo. Dizia este memorial, sobre o qual o Ministerio da Viação pedira informações:

> A installação hydro-electrica de Itatinga acha-se em terras que não pertencem á Companhia Docas de Santos, mas a Gaffrée & Guinle. Estes sómente concederam áquella uma faixa de 50 metros de terras, em servidão.

Respondeu a Companhia (16 de Março de 1911):

> O memorial não teve coragem de frizar bem essa accusação, aliás malevolamente repetida alhures.
>
> Gaffrée & Guinle eram, na verdade, os proprietarios das terras da fazenda Pelaes, onde existe a cachoeira do Itatinga, mas desde que esta cachoeira e as terras necessarias para a installação hydro-electrica foram comprehendidas nos estudos e plantas aprovadas pelo Decreto numero 6.139, de 11 de Setembro de 1906, se consideraram *ipso facto* despropriadas a favor da Companhia Docas de Santos (Decreto n. 4.956, de 9 de Setembro de 1903, artigo 8°).
>
> Revela-se ignorante dos mais rudimentares principios quem affirma que Gaffrée & Guinle procuram ou procuraram manter alli sua propriedade.
>
> Desapropriada desde 1906 a cachoeira e terras necessarias para a installação do Itatinga, restava simplesmente regular entre os interessados a devida indemnização, e isso se fez pela escriptura publica de 12 de Julho de 1910, passada em notas do 2° tabellião de Santos e registrada no dia 18 do mesmo mez no Registro Geral de Hypothecas desta Comarca, séde do immovel.

Mais:

> Esta escriptura prova que a Companhia Docas de Santos pagou como indemnização a Gaffrée & Guinle a quantia de 60 contos de réis, não sómente pela Cachoeira de Itatinga e pelas terras da fazenda Pelaes comprehendidas na planta approvada pelo já citado decreto numero 6.139, de 1906 ,como ainda pela transferencia de outras terras cobertas de mattas no municipio de Mogy das Cruzes, indispensaveis para manterem a regularidade das aguas do rio Itatinga.
>
> Apuradas as contas, Gaffrée & Guinle transferiram todas essas terras á Companhia Docas de Santos pelo preço mais ou menos porque as adquiriram.
>
> E' preciso observar que além das terras do Itatinga desapropriadas pelo decreto n. 6.139, de 1906, Gaffrée & Guinle constituiram a favor da Companhia Docas de Santos a servidão para a passagem dos conductores de fios de energia electrica, cabendo-lhe gratuitamente uma faixa na extensão de 11.875 metros e com uma largura de 50 metros. Esse foi o objecto da escriptura de 22 de Junho de 1908, passada no cartorio do tabellião Evaristo, desta capital e que por copia acompanha o memorial.

Foi nesse fim de 1914 que Francisco Glycerio lembrou de novo como dera a concessão. A visão do porto, por parte dos concessionarios, ampliando a construcção, só era equiparada á desse paulista, como membro do Governo Provisorio, concedendo-a. Francisco Glycerio fallou (31 de Outubro de 1914):

> Vinham, em 1890, lutando, cerca de 30 annos, para obter este melhoramento do porto de Santos. Esta concessão foi dada pelo Imperio a varios cidadãos e a varias empresas, inclusive á antiga provincia de São Paulo. Ninguem pôde, entretanto, levar a effeito a construcção.

Em 1888 um dos actuaes concessionarios pediu essa concessão, que lhe foi dada pelo Sr. Antonio Prado. Em 1890, entrava eu para o Governo Provisorio, quando fui procurado pelo illustre cidadão, Sr. Gaffrée, que me representou acerca das difficuldades sobrevindas ao emprehendimento dessa obra.

Senti-me logo empolgado pela necessidade de attender, pela primeira vez na minha vida, a essa grande necessidade exigida pelo primeiro porto commercial do meu Estado. Eu disse francamente ao Sr. Gaffrée:

— O senhor tem elementos financeiros para levar a effeito esta obra?

Elle respondeu-me que sim.

— Mas porque não executa a sua concessão?

— Porque preciso remodelar o contracto. Basta dizer que o prazo da concessão é de 39 annos, insufficiente para permittir o levantamento dos capitaes necessarios.

Estou informando o Senado com toda a lealdade do que se passou.

Voltei-me para o Sr. Gaffrée e disse:

— Volte para seu escriptorio e faça-me um requerimento solicitando tudo que entender necessario para a construcção dessa obra.

No dia seguinte esse requerimento transitava pela repartição a meu cargo e mezes depois o Sr. Gaffrée tinha o contracto remodelado, elevando-se o prazo da concessão de 39 para 90 annos.

Havia dito, porém, S. Ex. ser então tempo de abrir mão dos excessos, "pondo-se em harmonia com os interesses do commercio, da agricultura e industria do Estado de São Paulo". Respondeu a isso a Directoria (*Jornal do Commercio*, 5 de Novembro de 1914):

Negar as bôas disposições da Companhia nesse sentido é clamorosa injustiça.

A Companhia não percebe no porto de Santos uma só taxa que as empresas concessionarias dos outros portos tambem não cobrem.

A sua tarifa actual é a mais baixa de todas as das empresas congeneres.

Desde annos passados, ella tem feito reducções em certas taxas, algumas bem sensiveis.

Em 1907, installou armazens geraes com uma tarifa tão modica, especialmente para o café, que as empresas de armazens geraes, dotadas pelo Estado com a garantia de juros, não a puderam imitar.

Em 1913, propoz ao Governo Federal o abatimento de 50 % sobre a capatazia de generos de exportação, e 33 % sobre a do café.

Poderá fazer mais a Companhia?

O Estado tem o direito de exigir-lhe a prestação de serviços gratuitos?

E' honesto pleitear a ruina de uma empresa, que tantos e tão assignalados serviços tem prestado ao Estado de São Paulo, cooperando para o seu desenvolvimento e progresso?

Qual outra empresa de obras publicas no Estado de São Paulo já propôz tão sensivel reducção em suas taxas?

As estradas de ferro gozam da tarifa movel-cambial. Com a baixa do cambio todas augmentam as suas rendas.

A Companhia Docas de Santos não goza desse descommunal favor.

O Estado, por sua vez, ainda não reduziu um real nas suas taxas de exportação e sobre-taxa ouro da valorização; ao contrario, impõe uma pauta arbitraria para cobrança dos impostos de exportação.

Havia-se falado, como vimos acima, nos 4.000 contos que o café da valorização traziam á Companhia. Isoladamente, essa cifra era de impressionar.

Examinada, porém, com referencia á parte do Estado, a impressão seria outra. Assim "Um lavrador" (*Jornal do Commercio,* 2 de Dezembro de 1914):

> Vemos que os dez milhões de saccas de café a 60 kilogrammas correspondem a 600.000 toneladas, que pagam:
>
> | | |
> |---|---|
> | de imposto *ad valorem* . . .. | 43.700:000$000 |
> | de taxa de valorização ..... | 35.000:000$000 |
> | ou o total de . . .. | 78.700:000$000 |
>
> Dividida essa importancia pelas seiscentas mil toneladas dá para o imposto total sobre a tonelada de café 131$166.
>
> A mesma tonelada de café paga á Companhia Docas apenas 5$000, e só pagaria 3$350 se houvesse sido acceita a sua proposta para o prolongamento do cáes.
>
> Estranhando essa enormissima differença, espero que o Senador Alfredo Ellis procure fazel-a desapparecer, para o que tem talento e tenacidade, salvo se só dispõe dessas duas qualidades nos ataques á Companhia Docas e não propriamente na defesa da lavoura do seu Estado.

CAPITULO LIX

REVIDE VIGOROSO

Nesse largo, variado debate, uma penna sobresahiu-se, Alberto de Faria. Já havia elle, conforme vimos, escripto pela Empresa a proposito das concessões Farquhar e da acção da São Paulo Light & Power para rehaver a taxa de capatazias. Agora sahia de novo a campo, afim de oppôr-se á pretensão do Estado para construcção de outro cáes.

Vieram a lume esses artigos na secção livre do *Jornal do Commercio,* durante o ultimo quartel de 1914, reunindo-se, depois, por alguns accionistas, em volume (54). Elles valeriam ao autor, então, um voto de louvor da assembléa geral e mais tarde um lugar na Directoria. No prefacio se leu (8 de Janeiro de 1915):

> A publicação em folheto é uma homenagem que queremos prestar ao nosso distincto consocio e ao mesmo tempo exprime o empenho de tornar bem publica a injustiça da campanha que um grupo de especuladores capitanea contra a grande Empresa nacional, alvo dos odios de syndicatos estrangeiros.
>
> Coube ao nosso consocio a gloria de ter sido o primeiro a sahir á imprensa em apoio da attitude patriotica da illustre Directoria das Docas de Santos contra o "Trust" canadense que pretendeu submetter a uma só mão de ferro toda a viação do sul do Brasil e ainda um grande numero de empresas, que exploram serviços publicos e industrias particulares.

Adiante:

> Ao tempo em que a illustre Directoria, amparada na responsabilidade juridica do jurisconsulto patrio Carvalho de Mendonça, mostrava a absoluta indiscutibilidade dos nossos direitos, quiz o illustre consocio destruir pela imprensa a legenda da exorbitancia das tari-

---

(54) Alberto de Faria. *Ao Estado de São Paulo.* Artigos publicados no *Jornal do Commercio* em defesa da Companhia Docas de Santos, a proposito dos discursos dos Senadores Alfredo Ellis e Adolfo Gordo. Rio de Janeiro. Typographia Leuzinger, 1915.

fas do cáes e da illegalidade da cobrança de certas taxas, accusações ridiculas, já sufficientemente rebatidas antes, mas que tiveram nova edição, igualmente errada, nos discursos recentes dos Senadores Alfredo Ellis e Adolfo Gordo.

Acreditamos que, a par da convicção do nosso direito, está tambem firmada no espirito do nobre e laborioso povo paulista a da clamorosa injustiça com que os interessados pretendem descarregar nas Docas de Santos o peso dos soffrimentos actuaes da lavoura e do commercio do grande e prospero Estado.

A insignificancia da cifra de trezentos réis das decantadas capatazias comparada com as cifras do imposto estadual, dos frétes ferroviarios, e das outras despesas até os portos europeus que ascendem a 17$000, bem evidencia a má fé de uma campanha indigna, que procura desviar de outros a animosidade, canalisando-a contra os capitalistas que levaram a cabo a arrojada Empresa.

Appellava o autor, como o prefacio, do depoimento de alguns representantes paulistas, para a opinião do Estado. E o primeiro golpe desferido sob o titulo "O tartufismo paulista" era bem mostra do que ia ser aquella investida (12 de Novembro de 1914):

Mascarando agora com o pretexto da concurrencia publica, a pretensão que tiveram de obter, pura e simplesmente, sem concurrencia, o prolongamento do cáes de Santos no regimen das mesmas taxas, favores, decretos e contractos da actual Empresa e mais 2 % ouro sobre a importação, esperam politicos de São Paulo fazer crer que é o interesse da lavoura e do commercio que os inspira.

Os antecedentes desmoralisam o embuste. Perdoem os homens honrados e de bôa fé, que os ha entre os politicos paulistas nossos adversarios, a parte que lhes toca na critica aos seus correligionarios negocistas.

A idéa do prolongamento veio na complexidade de um vasto plano da Brasil Railway e do seu grupo financeiro.

Nessa occasião, o syndicato açambarcador das Estradas Paulista e Mogyana e arrendatario da Sorocabana, quiz ter tambem o seu porto. Era o monopolio, era o estrangulamento premeditado para a vastissima zona, a completar com a projectada compra da São Paulo Railway. O porto integrava o plano; e o prolongamento foi arma para amedrontar a Empresa nacional.

Só agora, comprehendendo a insensatez de ter requerido tal concessão de mão a mão, igualzinha á das Docas de Santos e aggravada dos 2 % ouro (uma ninharia de 5 ou 6 mil contos annuaes), volta-se São Paulo para a moralidade da concurrencia. "Où la vertu va-t'elle se nicher?"

Em quatorze dias a censura, ora leve, ora vehemente, respondeu assim á campanha adversa. Alberto de Faria não se limitou a defender o direito exclusivo, mas revidou tambem em todos os outros pontos de ataque, inaugurados em 1894 e, desde então, pertinazmente repetidos, apezar de reiteradamente explicados ou desfeitos. Para não cahir em já enfadonha repetição, adiante se transcrevem alguns topicos. Assim, a asphyxia que se pretendia crear para o Estado por causa das Docas (27 de Novembro):

As estradas de ferro paulistas acabam de elevar de 40 % suas tarifas de transporte. Do clamor geral se fizeram éco em uma representação ao Governo Estadual, as Camaras Municipaes de Salto Grande do Paranapanema e do Avaré.

Por uma coincidencia, destas que Deus põe no caminho da existencia para embaraçar os mais seguros viajores, o Ministro superintendente deste serviço é o Dr. Paulo de Moraes Barros... O Secretario Moraes Barros, responsavel pela viação ferrea paulista, e o director das estradas de ferro do "Trust", estão de accôrdo em que não ha direito de recalcitrar contra o augmento de tarifas; e o despacho exarado pelo Se-

cretario da Agricultura na representação das Camaras Municipaes, datado de 17 de Novembro corrente, foi este: "não cabe providencia alguma ao Governo, visto que o alludido augmento, devido á influencia da depressão cambial, foi estabelecido de conformidade com os contractos em vigor".

Neste momento angustioso, neste mesmo instante critico (queixam-se ainda os soffredores contribuintes paulistas) o Governo Estadual recommenda á Recebedoria de Santos que de 1 de Dezembro em diante não se esqueça que o franco passou a valer 700 réis e que os cinco francos da sobre-taxa são 3$500 e não 3$000.

A alteração cambial, perfeitamente legitima, coincide, porém, com a immutabilidade e a perpetuidade de uma pauta de 800 réis que é hoje apenas o dobro da realidade, o que permitte ao Estado cobrar, não o que é legal, os 9 % *ad valorem*, mas 18 %, de que precisa para cobrir o seu *deficit*.

E, accentuando o contraste:

E' neste momento que as Docas de Santos tinham proposto fazer reducção de 33 % das capatazias do café e de 50 % em muitas outras. A sacca de café que paga ás Docas, actualmente, 300 réis de capatazia, passaria assim a pagar 200 réis.

Entretanto, tomando por base os dados exactos, precisos, de uma excellente publicação recente — o Guia do Fazendeiro — calculando sobre a pauta de 600 réis (a pauta está elevada a 800 réis) esses mesmos 60 kilos de café gastam entre Ribeirão Preto e o porto do Havre, até o momento da atracação: Fréte de Ribeirão Preto a Santos, 4$280. Commissario, sacco, carreto, etc., 3$180. Agente exportador, etc., 1$180. Fréte maritimo, 1$800. Imposto de 9 % *ad valorem*, 3$240. Sobre-taxa de 5 francos, 2$985. Total, 16$671.

A esta despesa seria preciso addicionar 300 réis com que as Docas de Santos collaboram para a ruina do productor?

São estas as taxas que ora vão soffrer aggravação, quando a lavoura lucta nos estertores da agonia!

Gravem-se ellas e fixem-se bem na memoria de todos, os que pagam, os que não pagam e os que berram a salario ou por gorgeta: uma sacca de café (além de impostos municipaes e de contribuições indirectas), paga, só ao Fisco estadual, ás emprezas de transporte, e aos intermediarios, até chegar ao Havre, 16$671. O seu valor bruto actual é 32 a 35 francos por 50 kilos, ou digamos 30$000 por 60 kilos no Havre. A producção agricola paga, pois, de fisco e transporte até o primeiro mercado, mais de 50 % do seu valor bruto, dados todos os descontos.

Poder-se-hia, á vista disto, fallar em polvo, com maiuscula, e outros epithetos menos verdadeiros, para não dizer injuriantes? (29 de Dezembro):

Ninguem podia crer que o Polvo tivesse unhas tão curtas, tentaculos tão microscopicos. Lendo o Senador Ellis, pensavam todos que as Docas absorviam uns 10 a 15 % do trabalho do productor.

E' comprehensivel, pois, o assombro com que, depois de ouvil-o discursar, se lê, se verifica, que numa despeza total de 17$000 por sacca de café, até o cáes do primeiro mercado de consumo, o Havre, as estradas de ferro recebem de transporte 4$200, o Fisco Estadual 4$320 *ad valorem*, mais 3$500 de sobre-taxa ou 7$820, etc., e o Polvo com P maiusculo e com as cinco lettras e os cinco dedos com que faz jogo de espirito o Senador Ellis, apenas recebeu pelo serviço de capatazia no seu cáes, com os seus guindastes, com o seu pessoal, com a sua responsabilidade de guardar e conservar, 300 réis ou tres tostões!

Quasi duvida de si mesmo o proprio escriptor destas linhas e procura fazer outro calculo, para vêr se não está mentindo aos leitores.

Numa safra de 10 milhões de saccas, ao preço real da pauta actual, isto é um preço razoavel, 12$000 a arroba — o Fisco Estadual receberia 43.200:000$000, dos 9 % *ad valorem*, e 35.000:000$000 de sobre taxa; as estradas de ferro receberiam (digamos para sermos cautelo-

sos no calculo de média de distancia) 36.000:000$000; o commissario (5 % entre commissão honesta, sacco, arranjo dos typos e outros achegos) 24.000:000$000; ou addicionando as outras despesas até o Havre, digamos, 170.000:000$000 annualmente.

Nestas cifras que parecem de um outro planeta pelo volume, mas que são officiaes da terra roxa, a doca, o Polvo, a mão de ferro, embolsaria 3.000:000$000 (tres mil contos) menos de 1 3/4 % da despesa total ou pouco mais de 1/2 % (meio por cento) do valor do producto, em paga do seu trabalho de capatazia no porto de Santos.

E se lhe addicionarmos todas as despesas indirectas, que o café paga pela obra do cáes, pela dragagem e melhoramento do porto, etc., os dez milhões de saccas terão deixado á Empreza do cáes, 4.500 contos, isto é, menos de 1 % de seu valor, quando só de imposto teriam pago 77.200 contos de réis ou 16 % redondos.

Em si mesmas, sem relação com as outras despesas cobradas, podiam dizer-se extorsivas e sempre aggravadas as taxas da Companhia? Não considerava o autor ao Secretario da Agricultura de São Paulo senão um homem honrado. Mas não procedia sua petição ao Governo Federal. Lembrando os primeiros annos da construcção, a campanha Moraes Barros em 1896, a alfandega de São Paulo, mostrou Alberto de Faria que os outros portos, como Pará e Manaus, construidos sem concurrencia, não tinham taxas menores, pelo contrario; e que as de Santos desde 1896, quando se augmentaram as capatazias em todos os portos e pois não só em Santos, não tinham soffrido alteração:

Dahi para cá não houve mais modificações, nem alterações, nem estabelecimento de médias que possam servir de pasto á critica dos que precisam forjar accusações.

Ha 19 annos que não se toca nas tarifas do cáes de Santos, senão para reduzil-as; e se, ainda recentemente, não foi feita a consideravel reducção cuja promessa o Marechal Hermes obtivera da Directoria, importando em 1.500 contos annuaes approximadamente, queixe-se São Paulo dos seus homens.

Quando o Secretario da Agricultura de São Paulo diz, pois, que, apezar do crescimento extraordinario das rendas do cáes, as taxas têm sido ainda aggravadas, mostra que desconhece completamente o assumpto pois não o suppomos capaz de faltar scientemente á verdade.

Respeitavel por muitos titulos o contradictor maior merecia este retrato (12 de Dezembro):

O Sr. Senador Alfredo Ellis é uma pessôa por muitos titulos respeitavel.

Ninguem mais do que o "accionista das Docas" tem prazer em confessar a sua grande sympathia por essa nobre figura. Num periodo de mercantilismo politico, como este que o mundo atravessa e o Brasil particularmente, os typos como o Sr. Alfredo Ellis são muito de prezar.

Não esquecerá jámais o "accionista das Docas" a solidariedade que em outras causas deve á probidade do illustre cidadão.

Feita esta justiça, ficamos á vontade para apreciar-lhe a attitude contra as Docas de Santos, de que é, de longa data, o mais feroz e mais desarrazoado inimigo.

O illustre Senador paulista tem a idiosyncrasia da honestidade. Basta que lhe possam suspeitar condescendencia com os fortes ou poderosos, para que elle desembainhe a espada em impetos de ferir e na preoccupação de se defender.

Muito perdoavel molestia em uma época em que quasi ha orgulho de alardear improbidade e da má fama se faz negocio, como um bom annuncio para clientela!

Em relação ás Docas de Santos, attrictos pessoaes, questões de offensas e melindres antigos, dão-lhe ainda maior calor que o habitual.

Hum odio certo na alma lhe ficou
Huma vontade má de pensamento.

Nem para um homem de bem, um homem digno, explicação mais elevada se póde encontrar de uns tantos processos de combate e de certos ataques.

Esses processos se lembravam: a 25 de Setembro de 1896, quando S. Ex. accusava a Empresa de embolsar 20.000 contos, a mais, do que tinha direito, quando ella não recebia, até então, mais de metade dessa quantia; ou, ainda para fallar de seu recente discurso (28 de Outubro de 1914), quando accusou a Companhia de receber pela exportação do café da valorização 4.000 contos de réis; sendo a taxa de 300 (a de 150 réis era de utilização do cáes), o resultado não podia ir além de 2.700:000$000:

Estas cifras e estes arroubos de eloquencia, tiveram apoiados calorosos do Sr. Adolfo Gordo, outro Senador paulista.

Não admira que com representantes que assim lhe fallam, o povo paulista vivesse armazenando esse odio collectivo a que muitas vezes volta o Senador Ellis. Só espanta que não tivesse feito algum disparate daquelles que tanto intimidam o Marechal Pires Ferreira, pae ou padrinho pouco assombrado aliás, de uma lei, unica no mundo, que ao militar reformado dá maiores vencimentos que ao militar em serviço.

E' bem natural que esse odio collectivo tenha existido.

E' bem natural e, podemos dizer, é bem certo, entretanto, que elle vae desapparecendo e está quasi extincto.

O mais bronco caipira do Pirajú ou de Santa Cruz do Rio Pardo, já não engole sem pestanejar todas as pilulas que os politicos lhe queiram administrar.

Elle, que paga ás estradas de ferro quatorze vezes mais, ao Fisco Estadual vinte e duas vezes mais e ao commissario em Santos cinco vezes mais, não se póde deixar albardar com esta pêta de que são os 300 réis (trezentos réis!) de capatazia nas Docas que o estão arruinando.

As capatazias lhe provocam este commentario, depois de lembrar todas as tentativas das Estradas de Ferro Paulistas, da São Paulo Light & Power, dos representantes do Estado no Congresso Estadual e no Legislativo Federal, para sua suppressão ou condemnação (14 de Dezembro de 1914):

Admira, espanta, assombra, maravilha, que depois disto, haja quem com a responsabilidade de um nome feito na profissão, chame illegal semelhante cobrança.

O Governo, diz a lei, fixará as taxas (taxas, no plural) de accôrdo com os concessionarios. O Governo as fixa uma vez no contracto e reconhece vinte vezes nas approvações de contas; as sancciona por vinte e tres annos de cobrança ininterrupta; reprodul-as nos outros contractos; aggravando-as, manda applicar o Regulamento do Porto de Santos para Manaus, por decreto do Presidente Campos Salles e para o Pará, Rio Grande do Sul e outros portos, por decreto do Presidente Rodrigues Alves; impõe silencio com seus solennes indeferidos aos contrabandistas de Santos e aos engenheiros da Paulista e da São Paulo Railway; e depois de tudo isto, depois de 23 annos de jurisprudencia administrativa uniforme, ainda ha topete em São Paulo, para qualifical-as taxas illegaes!

Não existe mais naquella terra, naquelles escriptorios de advocacia, um exemplar do Diccionario Juridico de Pereira e Souza? (55).

O direito exclusivo da Companhia, por ultimo, teve sua parte. Pela primeira vez se encarou a questão não só em face da lei de 1869, reguladora da concessão de docas, como tambem perante a de 29 de Agosto de 1828, que regulou a de portos. Preliminarmente (16 de Dezembro de 1914):

Não se póde contestar em bôa fé o direito exclusivo da Empresa actual ao prolongamento do cáes.

E' facil esclarecer o espirito dos que desejem conhecer a verdade. O que se contractou em Santos não foi a construcção de docas e armazens, nos termos restrictos da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.

Foram as obras de melhoramento do porto de Santos, como está escripto na epigraphe e no texto do decreto de 12 de Julho de 1888, autorizando o contracto com J. Pinto de Oliveira, C. Gaffrée, E. Guinle e outros.

Porventura, esta distincção será uma questão de palavras, que no fundo não importe differença radical?

Pelo contrario, é fundamental.

A diversidade entre as palavras empregadas na epigraphe e no texto da lei de 1869 e as do decreto de 12 de Julho de 1888, que contracta os melhoramentos do porto de Santos, tem explicação clara na discussão parlamentar da lei de 1869, que illumina o assumpto, apagando todas as duvidas.

Assim:

O projecto que se converteu na lei de 1869, e que era um projecto governamental, poucas emendas soffreu até ser convertido em lei.

Uma dellas, porém, a capital, a que motivou maior discussão, foi a que alterou o artigo 1° do projecto. O projecto dizia:

"Fica o Governo autorizado para contractar a construcção nos differentes portos do Imperio de Docas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação de mercadorias de importação e exportação e bem assim a de quaesquer outras obras uteis ao commercio e navegação", sob as seguintes bases: etc.... (Annaes, 1869, Tomo IV, pagina 27).

As palavras que acabamos de gryphar não existem, porém, na lei: desappareceram. Por que? Porque a deputação de Pernambuco, pela voz do Deputado Augusto Oliveira, bateu-se para que ficassem, sob outro regimen as obras de melhoramentos de portos. Para o porto de Recife, estava em elaboração uma lei especial e já no Senado.

O Deputado Pereira da Silva, que era o defensor do projecto, interpellado fortemente, apresentou uma emenda suppressiva, que o Ministro da Agricultura, Antão, declarou acceitar:

"Supprimam-se no art. 1° as palavras "desde quaesquer outras obras" até o fim. Pereira da Silva". (Annaes, 1869, tomo 5°, pag. 23).

O projecto, que se converteu na lei de 1869, fôra apresentado como medida geral suggerida por um pedido de particular para docas e armazens, com varios favores, no porto do Rio.

---

(55) "Não escapam nem as capatazias. Foi um aviso do Sr. Rodrigues Alves, Ministro da Fazenda, que lhes autorizou o começo de cobrança em Santos, e foram decretos do Sr. Rodrigues Alves, Presidente, que as deram, taes como eram cobradas em Santos, ao Sr. Farquhar, no Pará, sem concurrencia publica, e a outros em outros portos. Foi o Sr. Prudente de Moraes, a despeito da grita de seu irmão Senador Moraes Barros (o Ellis daquella época), quem, tendo por Ministro o Sr. Bernardino de Campos, indeferiu a reclamação das estradas de ferro de São Paulo contra a cobrança de capatazias. E foi o illustre e benemerito Campos Salles quem as deu á Manaus Harbour expressamente "como são cobradas no porto de Santos". Idem.

Adiante:

Visando fins mais geraes e incluindo obras mais vastas, esse projecto soffreu, entretanto, a amputação da emenda Pereira da Silva.

A lei de 1869 ficou, pois, exclusivamente regulando a autorização para "construcção de docas e armazens para carga e descarga de mercadorias de importação e exportação". O serviço do melhoramento dos portos, ficou excluido, com a suppressão das palavras "quaesquer outras obras uteis ao commercio e á navegação". Foi uma victoria da deputação pernambucana, subtrahindo aos termos da nova lei os melhoramentos do porto de Recife.

O discurso do Ministro da Agricultura, Antão, é clarissimo. (Annaes, tomo IV, pag. 198).

O Deputado Pereira da Silva, declarando que neste ponto fallava por si e não pelo Governo explicou:

"Aqui, só posso enunciar minhas idéas, particulares. Penso por ora que não convém dar a companhias particulares os melhoramentos dos portos e que elles devem ir sendo feitos pelo Governo, segundo as forças do Thesouro". (Annaes, cit., pag. 22).

E, desde logo, declarava que entendia que o Governo não estava autorizado a contractar como empresas particulares a construcção de portos. Como governista e homem cauteloso, porém, resalvava assim outra opinião: "Mas, póde haver opinião differente e mais illustrada e experimentada que a minha".

Essa opinião, prudentemente resalvada, era a do Ministro Antão. De facto, o ministro da Agricultura, assim fallava em defesa da sua opinião de que não havia necessidade de autorização para contractar docas e armazens:

"Para justificar o direito que teria o Governo de fazer concessões, tenho de invocar a legislação existente que nos rege desde muitos annos e é a lei de 29 de Agosto de 1828, lei que não está revogada... Por esta lei, senhores, no seu primeiro artigo dizia-se o seguinte: "As obras que tiverem por objecto promover a navegação, abrir canaes ou construir estradas, pontes, calçadas ou aqueductos, poderão ser desempenhadas por empresarios nacionaes ou estrangeiros, associados em companhias ou sobre si".

Entendia o Conselheiro Antão que, na autorização desta lei, estava incluido o direito de contractar docas com particulares, salvos certos favores especiaes do projecto, taes como emissão de *warrants;* e, outrosim, o direito de contractar o melhoramento de portos.

Concluindo:

Assim, pois, parece claro que a lei de 1869 autorizou a contractar, como se diz na epigraphe, "a construcção de docas e armazens para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação".

Ora, o que o decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888 contractou com J. Pinto de Oliveira, C. Gaffrée, E. Guinle e outros, foram "as obras de melhoramento do porto de Santos", como dizem a sua epigraphe, o seu texto e as clausulas do contracto.

Portanto, o que se estipulou não foi contracto sómente dentro dos termos da lei de 1869. Contractou-se alguma coisa mais. Se é em virtude da lei de 29 de Agosto de 1828, como entendia o Conselheiro Antão, se é em virtude de outra lei, pouco importa; porque, se não houvesse lei de autorização, havia o decreto Glycerio-Deodoro, do Governo Provisorio, que tudo revalidaria com seu poder dictatorial.

A construcção de docas e armazens, eis o objecto da lei de 1869.

Tão mesquinho era o plano da lei, tão limitada a sua esphera, que o Presidente do Conselho, o Visconde de Itaborahy, dos maiores estadistas do Imperio, respondendo ao Senador Saraiva, dizia "nem haver necessidade de estabelecer taxas, podendo-se permittir a cada um construir sua doca, deixando á concurrencia, entre ellas, estabelecer as taxas razoaveis".

Doca era, nesse sentido, uma bacia bastante para permittir atracação nos armazens do empresario, obra apenas mais vasta do que os trapiches e pontes particulares que então existiam.

São, porventura, dessa natureza as obras de melhoramento do porto de Santos?

Aquelle monumento de engenharia, aquella linha colossal de cáes e aterro, aquelle rasgo de audacia, aquella obra de saneamento, aquelle grande esforço de um homem extraordinario reunindo um grupo poderoso de capitaes, está porventura na categoria dos armazens e docas que o Visconde de Itaborahy imaginava poderem ser construidos, dez ou vinte em cada porto, fazendo concurrencia uns aos outros?

Seria pueril equiparal-os.

O proprio Itaborahy, nesse mesmo discurso, salvava a hypothese: "Que desvantagens resultam dessas concessões?" (com ou sem regulamentação de taxas e só com favores legislativos). "Nenhuma: excepto nos portos em que a faculdade de construir uma doca equivale a um privilegio exclusivo". (Annaes do Senado, 1869, tomo III, pagina 143).

Parece que o grande estadista, que foi quem redigiu de proprio punho essa lei do seu Ministerio, queria fallar do porto de Santos.

Pelo menos, a excepção se lhe adapta como uma luva.

Essa interpretação não era só historica (17 de Dezembro):

Resulta tambem dos principios de direito, consagrados na lei de 29 de Agosto de 1828, a cujo espirito o contracto obedeceu.

A lei de 1869, cuidando apenas da construcção de docas e armazens, serviço evidentemente da industria particular, que apenas deverá ser regulado pelo poder publico, mui logicamente deixava de exigir a concurrencia publica. Cada um, dizia até o Visconde de Itaborahy, póde fazer a doca em sua propriedade, sem dar satisfação ao poder publico. Textualmente: "Se um particular quizer construir uma doca na bahia do Rio e comprar para esse fim os terrenos necessarios, quem lhe impedirá de fazel-o?" (Annaes do Senado, sessão de 16 de Setembro de 1869).

Vê-se dahi a estreiteza do objectivo da lei.

Outra coisa muito differente foi tratada com os concessionarios do cáes de Santos, isto é, as obras de melhoramentos do porto de Santos.

A exigencia da concurrencia publica, que não existe na lei de 1869, não se faz de facto effectiva para as outras concessões anteriores, que eram só para doca e armazens: ella existe, porém, na lei de 20 de Agosto de 1828.

O Conselheiro Diogo Velho, um dos mais respeitados estadistas do Imperio, foi o primeiro executor da lei de 1869; e dois actos seus deram concessões para uma doca a André Rebouças, em São Luiz do Maranhão, decreto de 20 de Junho de 1870 e a Stephen Busch & C. para docas da Saude e da Gambôa, decreto de 28 de Março de 1870, sem mais formalidade que o requerimento dos peticionarios.

Para Santos, porém, houve concurrencia.

Por que? Porque se tratava de coisa differente, muito mais importante, sob outro regimen juridico, evidentemente. Tratava-se de um serviço federal que o Governo não queria ou não podia executar.

A concurrencia versou exactamente sobre taxas a cobrar no porto para pagar as obras de seu melhoramento (clausula 8ª do edital).

Se fosse dado a outrem concorrer mais tarde na exploração de docas e armazens, com o preço de sua obra diminuido por varias causas economicas (no caso, até pelas facilidades e beneficios oriundos do serviço que lhe prestou quem melhorou o porto), qual teria sido o objecto da concurrencia publica?

"Para terminar", tal o ultimo artigo. Vigoroso, como os outros, é o derradeiro lanço da defesa. "O velho systema dos nossos inimigos, escreveu Alberto de Faria, alludindo á guerra europea, é aquelle que a tactica de um belligerante parece querer pôr em pratica nas costas do Mar do Norte. De vez em

quando, um ataque, uns disparos e depois o desapparecimento no nevoeiro; fica o éco do estoiro dos petardos. Os nossos inimigos não podem pretender effeito mais serio; se são perseguidos, ninguem lhes enxerga mais a sombra". Concluindo:

> Vae um Senador para a tribuna, o Sr. Alfredo Ellis por exemplo, e diz que as Docas furtam 20.000 contos por anno; e logo outro lhe responde, com os balanços da Companhia, que aquillo é historia, porque a arrecadação total, nos maiores annos, não attingira ainda 10.000 contos.
>
> Elle recolhe-se; e dahi a algum tempo vem dizer mais ou menos a mesma coisa, ou outra coisa mais ou menos.
>
> Vae um Senador para a tribuna, o mesmo Sr. Alfredo Ellis por exemplo, e diz que as Docas receberam indevidamente de capatazias, por 9.000.000 de saccas de café, cerca de 4.000 contos. Responde-se-lhe que isso é historia, que 9.000.000 de saccas a 300 réis dão réis 2.700:000$000; e elle acha geito de ficar calado, talvez para repetir o calculo e a multiplicação, com a mesma exactidão arithmetica, na sessão vindoura.
>
> Vae um Senador para a tribuna, o Sr. Adolfo Gordo por exemplo, e diz heresias juridicas tão palpaveis como os erros da mathematica do Sr. Ellis; e quando se lhe mostram documentos contrarios, leis, contractos, despachos, etc., elle abroquela-se nas suas immunidades e cala-se como o Sr. Ellis.

Adiante:

> Vae um Secretario de Governo, por exemplo o Sr. Moraes Barros, e diz officialmente, em seu relatorio, que as tarifas do cáes são excessivamente pesadas, que são continuamente augmentadas e que não ha esperanças de vel-as diminuidas senão pela concurrencia feita pelo proprio Governo estadual.
>
> Prova-se por a + b que as tarifas são as mais modicas do Brasil e que a nós as deram os Paulistas mais respeitados e a outros portos as impuzeram, mais tarde, aggravadas, outros paulistas respeitaveis, como o seu actual Presidente Rodrigues Alves.
>
> Prova-se por a + b que ellas supportam confronto vantajoso com as dos grandes portos do mundo e que ha 19 annos não soffrem alteração, senão para serem reduzidas.
>
> Prova-se por a + b que o proprio Governo estadual pediu recentemente as nossas tarifas, os nossos contractos, os nossos favores, os nossos decretos, e mais uma coisa que nós não temos, os 2 % ouro.
>
> Prova-se por a + b que nós temos privilegio exclusivo sobre as taxas a cobrar para pagamento da obra de melhoramento e saneamento do porto, taxas que obtivemos em concurrencia publica e sobre as quaes portanto nova concurrencia é um absurdo.
>
> Prova-se por a + b que é a primeira vez que se vê no mundo (e no Brasil...!) o Poder Publico pretender fazer-se concurrente de industria particular para jogar com armas privilegiadas.
>
> Prova-se... tudo!

Por fim:

> E a nada disso se julgam obrigados a responder, nem os Senadores que tem uma tribuna livre e uma imprensa official, nem o Secretario da Agricultura que bem podia fazer a justificação de suas asserções por essa imprensa que tão caro tem custado a São Paulo depois que se habituou com os cofres da valorização.
>
> O Sr. Senador Ellis, num dos seus ultimos discursos, vaticinou que os potentados das Docas triumphariam mais uma vez, porque elles vinham, de assalto em assalto, vencendo sempre e sempre obtendo novos escandalos.
>
> O que as Docas obtiveram até hoje, obtiveram-n'o em presidencias paulistas ou de ministros paulistas. Só uma das grandes ladroeiras ci-

tadas pelo Sr. Ellis não tem a assignatura de Presidente paulista ou de Ministro paulista — é o decreto Nilo-Sá, o decreto gazúa, como lhe chama o impetuoso orador paulista.

Esse mesmo, para que o sacramento paulista não falte a todas as ladroeiras das Docas, tem a solidariedade de um correligionario e amigo do Sr. Ellis, o Sr. Candido Rodrigues, então membro do Governo; tem a acquiescencia da bancada paulista que então apoiava e continuou a apoiar o Governo, e tem o eloquente silencio de onze mezes do bravo e intransigente paladino da moralidade administrativa, o Sr. Senador Alfredo Ellis.

E' tratando com gente desta ordem que a Companhia Docas de Santos tem obtido tudo.

Assim habituada, é natural que ella espere triumphar mais uma vez, quando se trata apenas de fazer respeitar seus direitos pelos tribunaes e seus contractos por um Governo honesto. E... até outra vista.

CAPITULO LX

1915: REPRISE

Depois de tanta celeuma, veio, de lado a lado, a tranquillidade? Nada menos. Em 1915 perseverou o Estado no seu projecto de cáes, precedido das mesmas offensivas impressas e parlamentares, defendendo-se a Companhia não menos decididamente.

A parte impressa foi, desta vez, sob assignatura individual, no *Commercio de São Paulo,* transcriptos tambem esses artigos no *Jornal do Commercio,* do Rio de Janeiro. Do punho de Mario Pinto Serva, que já se assignalava então por uma competencia concreta de nossos problemas de ordem economica, tão abandonados geralmente, esses artigos examinaram a Empresa em alguns de seus aspectos tradicionaes, combatendo-os: exigia-o a importancia de Santos na vasta zona territorial que servia (*Jornal do Commercio,* 14 de Março de 1915):

> A zona tributaria desse porto vem a abranger não só o Estado de São Paulo inteiro, como os de Goyaz e Matto Grosso e parte dos de Minas e Paraná. Mas não é só ao Brasil que se limitam essas possibilidades, ellas alcançam mais longe.
>
> Assim, o ponto terminal da Noroeste é Corumbá, cidade prospera, em bellissima situação, a oito kilometros apenas da fronteira boliviana. De Corumbá, diz o engenheiro Schnoor, deve necessariamente partir a estrada de ferro que porá em communicação não só a Bolivia, como o Chile, com o Oceano Atlantico, dirigindo-se de Corumbá a Santa Cruz de la Sierra, dahi a Cochabamba, rodeando a serra do Norte, apanhando as cabeceiras navegaveis do Guaporé, como o Chimoré e outros.
>
> Assim, a Estrada de Ferro Noroeste vae ser o grande élo brasileiro da Estrada de Ferro Transcontinental, do Pacifico ao Atlantico. Mesmo a parte Norte da Bolivia, tributaria da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em virtude dos inconvenientes de uma linha de viação mixta, fluvial e ferroviaria, deverá principalmente na época das aguas baixas, contribuir para o movimento do porto de Santos.

Para só citar algumas das impugnações, era o porto insufficiente (30 de Maio):

> O porto de Santos, uma vez cessada a conflagração europea e restabelecida a marcha normal do progresso do Estado, estará inteiramente desapparelhado para preencher as funcções de escoadouro da região mais rica e adiantada do Brasil, a unica em pleno desdobramento de actividade economica.
>
> Não só a extensão do cáes será insufficiente para o seu movimento em futuro proximo, como ainda o serviço de dragagem, conforme consta do contracto e tem sido realizado, não permitte a atracação dos

vapores de 27 a 30 pés de calado. Os vapores da classe dos "Cap" e dos "Koenig" não poderiam fazer escala nesse porto por falta de profundidade de agua, junto á muralha, o que importa em impedir a franca expansão do seu movimento de navegação.

Taxas, favores, tudo abundava em beneficio da Empresa, com acquiescencia do Governo Federal:

Desde a inauguração do cáes, em 1892, até o presente, a pesada série de taxas que, em Santos, onera toda a vida economica e commercial do Estado só tem tido accrescimos, mantendo-se eternamente o mesmo "statu quo", sem que as classes industriaes, commerciaes e agricolas, sem que ao Governo do Estado, sem que ás Associações Commerciaes seja licita interferencia de especie alguma, em assumpto que interesse virtualmente a todas.

O Governo Federal, entretanto, unico que póde interferir na questão, pela defeituosa organização do porto, nada tem feito em pról das classes productoras de São Paulo, quando a sua acção deverá ser no sentido de uma cuidadosa revisão das taxas do porto de Santos, taxas que mesmo na hypothese de serem cobradas de accôrdo com os contractos, são absolutamente asphyxiantes para o commercio e para a producção.

Abusos notorios, como esse da taxa de dragagem (30 de Maio):

Quanto foi real e effectivamente despendido nesse serviço? Se a Companhia já arrecadou com a taxa de dragagem muito mais que despendeu effectivamente nesse serviço, não póde continuar a cobrar essa taxa addicional, mesmo quando seja legal, pois é objecto de um serviço especial, cujo custo não terá porventura attingido á importancia total arrecadada, havendo nesse caso locupletamento indebito por parte da Companhia, que devera cessar a percepção da taxa. Se a taxa referida foi contractada, legal ou illegalmente, para um fim determinado, do qual não póde ser desviada, claro é que ella não póde estar sendo cobrada indefinidamente, sem verificação do excesso, já a tendo até a Companhia incorporado definitivamente á taxa de descarga.

Taxas pesadas, para o que bastava comparar Santos e o Havre, onde as rendas não passavam de 4 milhões de francos em 1909. E, ainda assim, as de Santos se cobravam illegalmente (28 de Dezembro):

Essa pretensa legalidade de taxas, essa inexpugnabilidade da Docas é, porém, uma lenda.

Todas as taxas da Companhia Docas, em globo, são illegaes, porque se fundam na existencia de um decreto injuridico e invalido, porque nunca houve revisão quinquennal, porque tendo occorrido porventura excessos de rendas, nunca foi levada a effeito a correspondente reducção, porque jámais se constatou a realidade do capital dispendido e, portanto, o valor maximo a que póde attingir o producto das taxas arrecadadas.

Mas se em globo todas as taxas da Companhia Docas estão sendo cobradas illegalmente, não menos certo é que uma por uma todas essas taxas, que constituem a renda da Companhia Docas, são juridicamente de uma fragilidade completa. Todo o systema de tarifas da Docas de Santos tem que ser remodelado, pois não ha uma só taxa que se possa dizer cobrada legalmente.

Exaggerado o custo do porto (15 de Dezembro):

Ora o custo total de todas as obras e melhoramentos do porto de Victoria não é senão de 12.370:635$097. O custo total das obras de melhoramentos, cáes, armazens, etc., do porto de Manaus não é senão de 16.976:406$070. Em 1909, por portaria de 18 de Janeiro, foi or-

ganizada uma commissão destacada da Commissão Fiscal do Porto do Rio, com instrucções minuciosas para estudar a barra e o porto de Paranaguá e, organizado por ella o projecto definitivo de seu melhoramento, as obras foram orçadas em 8.000:915$000 papel e 450:000$000, ouro.

Como, pois, admittir em Santos que só o custo de uma installação hydro-electrica importe em 13.459:836$765?

Se o meio mais facil de que dispõem as companhias para escapar á reducção das taxas é exactamente augmentarem a conta de capital, por meio de todos os artificios, como é que o Governo no caso vae ao encontro dos desejos da Companhia, fraudando a reducção das taxas em bem do publico, para reconhecer uma verba tão escandalosa, em colossal desproporção com as necessidades do serviço do porto?

De modo que se impunha, em meio de tanto favoritismo (56), a construcção de outro cáes (14 de Março):

O Estado de São Paulo está quite com a Companhia Docas de Santos. Em troca do serviço feito, os concessionarios da Empresa já levantaram a maior fortuna que jámais houve no Brasil.

Santos precisa ser agora o instrumento para o desenvolvimento commercial do Estado de São Paulo, precisa tornar-se o grande entreposto maritimo da America do Sul, precisa, na concurencia com os outros portos seus rivaes, vencer com o unico meio pratico, que vem a ser tornar as suas tarifas as mais baixas, inferiores a todas as mais. Precisa enriquecer, não mais os concessionarios do porto, mas o Estado de São Paulo, cujo progresso não se concebe que esteja entravado e subordinado a interesses individuaes.

São Paulo precisa dispôr desse porto e imprimir aos seus serviços, á sua administração, á sua tarifação, a orientação conveniente ao desenvolvimento do seu futuro.

No *Jornal do Commercio*, um anonymo respondeu em globo a essa campanha. Este um de seus trechos:

Entretanto, sabido é dos mais ignorantes que a dragagem está incluida na taxa de carga e descarga e lá está, portanto, em todos os relatorios e balanços para ser vista por todos os cégos, concorrendo para o computo total aquelles 245.000 contos que assustam o Sr. Serva como um total de renda bruta do porto em 23 annos!

Sómente, por mais que se somme e se espiche, por mais que se multiplique e se estique, nunca se chega a arranjar aquelles pluraes de dezenas, destinados a escandalizar a platea paulista.

Se o Dr. Pinto Serva estivesse disposto a ser daqui por diante mais exacto no que affirma, promptificar-nos-hiamos a mostrar-lhe os erros de palmatoria de suas demonstrações, assim como o perigo social e o erro economico das suas doutrinas.

O que no Havre se paga com o total annual de 4.076.000 francos é apenas o que se denominam direitos de entrada, pharol, impostos sanitarios, atracação, etc. Tudo mais é pago á parte, ao passo que entra no computo total da renda do Cáes de Santos: a armazenagem, o transporte, a capatazia, etc., são serviços que no Havre incumbem a outros, com outros se alastram e a outros passam.

---

(56) "Até hoje ninguem conhece um acto por parte do Executivo Federal, com relação á Companhia Docas que tivesse redundado em beneficio do povo paulista, que lhe tivesse diminuido de um ceitil as taxas com que ella vem arrochando a producção do Estado; pelo contrario, todas as pretensões da Empresa têm tido sempre o infalivel deferimento. Até hoje se espera o primeiro acto de energia do Executivo Federal com relação á Companhia Docas de Santos, que conhece o segredo de dominar todas as resistencias, de vencer todos os obstaculos. Agora, porém, que na suprema administração do paiz impera uma consciencia honesta, esperamos que se iniciará uma phase em que o interesse publico não seja systematicamente desconhecido e eternamente lesado". Mario Pinto Serva, *Jornal do Commercio*, 15 de Dezembro de 1915.

No Senado, Alfredo Ellis novamente fallou insistindo nos seus conhecidos ataques. Voltou á tona, com as mesmas censuras, o "decreto-gazú" que devia ser revogado, como tambem a iniciativa para o accôrdo de 1909. Fôra imminente a intervenção federal no Estado, que Rodrigues Alves havia em publico confirmado (57). Ainda bem que o Marechal Hermes, mau grado isso, nada concedera á Empreza (Senado, 3 de Novembro de 1915):

> Durante o quatriennio passado, Sr. Presidente, o Marechal Hermes Rodrigues da Fonseca, honra lhe seja feita, não fez concessão alguma á ganancioso Empresa; pelo contrario, antes de deixar o Governo, quando se assoalhava que no seu testamento elle pretendia legar ás Docas de Santos o prolongamento do cáes de Outeirinhos, desta tribuna, Sr. Presidente, em nome do Estado de São Paulo, escravizado á Empreza, eu vim pedir a S. Ex. que o não fizesse e S. Ex. não o fez. Honra lhe seja feita.
>
> Se o Sr. Marechal Hermes, para nós paulistas, não goza de sympathias pelo facto de ter, no seu Governo, commettido actos que levaram o paiz á situação actual, não temos, além da tentativa de intervenção no Estado, aliás prompta e energicamente repellida, outras accusações a fazer a S. Ex. Ao passo que, Sr. Presidente, em relação ao seu antecessor, São Paulo não póde dizer o mesmo.
>
> São Paulo foi escravizado á Empresa das Docas de Santos. No balcão do Cattete, daquelle triste periodo, pesou mais a influencia da Directoria das Docas do que a influencia que devia exercer um Estado trabalhador e que concorre com o seu esforço e com o seu trabalho para a grandeza desta patria. O decreto, Sr. Presidente, de 4 de Outubro de 1909, não é um decreto; é uma gazúa e uma grilheta.

Ao que respondeu "Um accionista" que não era senão o mesmo do anno anterior (*Jornal do Commercio*, 18 de Maio de 1915):

> Reeditando, repetindo, remoendo e repisando as suas estafadas accusações contra as Docas de Santos, o Senador Ellis encontra-se sempre diante de uma difficuldade muito calva que elle não procura sequer contornar: prefere fingir que não a vê.
>
> Acto por acto, decreto por decreto, tudo quanto elle cita como bandalheira descabellada, ladroeiras cynicas das Docas de Santos (perdôem o estylo) pertencem a esse periodo da historia nacional em que a Virginia Brasileira forneceu tres Presidentes da Republica successivos — Prudente de Moraes, Campos Salles, Rodrigues Alves, 1896 a 1908, 12 annos.

---

(57) Num banquete que lhe foi offerecido por motivo do seu regresso a São Paulo, afim de assumir a Presidencia do Estado, disse Rodrigues Alves: "Vivendo assim, procuravamos evitar attrictos e complicações com o Governo Federal, trabalhando na zona do nosso territorio, sem rancores nem provocações. Mas, emquanto assim procediamos, activando as forças productoras do nosso Estado e pugnando pelo desenvolvimento da riqueza nacional, quando declaravamos com lealdade que, divergentes da acção politica do Governo Federal, tinhamos resolvido realizar o grande empenho de apaziguamento de paixões, seguindo uma norma de conducta que não tornasse impossivel em tempo opportuno a collaboração com os diversos elementos politicos do paiz, uma ameaça sinistra de intervenção surgiu e se avolumou, caracterizando-se logo por medidas violentas, quaes as de serem preparados batalhões para invadir e conquistar o nosso territorio, obrigando-nos a uma multidão de providencias que importavam em sacrificios pesadissimos. E a humilhação que nos impunha essa ameaça inacreditavel? Poderia depôr, senhores, sobre a verdade do apparelhamento militar para a invasão do nosso Estado, se todos vós não conhecesseis, como eu, aquella tristissima aventura.

"Ainda agora a voz poderosa do eminente parlamentar Sr. Ruy Barbosa, em um dos notaveis discursos dessa grande série que ha de passar á Historia como o melhor elemento para o estudo de uma situação infeliz, lembrou no Senado aquelle celebre periodo de uma proclamação publica nesta Capital e lida com geral assombro em razão da responsabilidade politica do jornal que a inseriu em suas columnas:

"E' mistér que a bandeira do Partido Republicano Conservador tremule nas ameias do Palacio de São Paulo ainda que crivada de balas e enlameada de sangue". *Jornal do Commercio*, 4 de Janeiro de 1915.

Fóra desses quatriennios, ha apenas duas datas celebres na Codificação das patifarias das Docas de Santos.

Uma pertence ao Governo Provisorio e traz a rubrica do Ministro da Viação, Francisco Glycerio. A outra é o decreto de 4 de Outubro de 1909, Nilo-Sá, o Decreto-Gazúa, o Decreto Procopio, o Decreto Pé de Cabra como lhe chama muito parlamentarmente o Sr. Ellis.

As capatazias, essas celebres capatazias, que estão de novo na berra, quem as mandou cobrar, vintem por vintem, como hoje são cobradas em Santos, foi o Sr. Rodrigues Alves, Ministro da Fazenda na Presidencia Floriano e quem depois indeferio a representação das Estradas de Ferro Paulistas contra a sua cobrança sobre agua foi o Sr. Bernardino de Campos, Ministro da Fazenda na Presidencia Prudente de Moraes, indeferimento que foi mais tarde confirmado pelo Ministro da Fazenda David Campista, candidato de São Paulo á Presidencia da Republica.

Só um periodo Presidencial, o quatriennio Hermes, não fez favores nem concessão ás Docas; é o proprio Sr. Ellis quem o diz testificando que o nome do Marechal é abençoado pela lavoura paulista.

Dizendo só haver então conhecido o teôr do relatorio da Directoria, publicado no *Jornal do Commercio* na vespera quanto á iniciativa do accôrdo de 1909, escreveu Miguel Calmon (*Jornal do Commercio,* 31 de Outubro de 1915):

Quando o Supremo Tribunal decidiu que o Governo tinha o direito de examinar os livros dessa empresa, para dar plena execução ao contracto de concessão do porto de Santos, procurou-me o Sr. Candido Gaffrée, Presidente da Companhia, e disse-me que o Dr. Francisco Bicalho, em conversa com um dos seus collegas da Directoria, trocara idéas sobre a possibilidade de pôr termo á lucta que a Empresa vinha sustentando com o Governo, e que, assim, desejava elle saber se este se recusava a mandar estudar uma solução para esse fim. Accrescentou que a Companhia não se oppunha a que o Governo examinasse os seus livros, comtanto que o não fizesse com caracter de perseguição.

Respondi-lhe, então, que o Governo timbrara sempre em recorrer aos meios legaes, não tendo nunca exercido violencia alguma, e, ao contrario, prestado a essa propria Empresa o seu completo apoio, todas as vezes que se tratara de causa justa, pelo que não lançaria mão de recursos extremos para a execução do accórdão do Supremo Tribunal, se a Companhia viesse ao encontro de seus desejos. Desde que se verificava esta hypothese, não se negava o Governo a entender-se com ella, para resolver definitivamente as duvidas existentes.

Dias depois, entregou-me o Sr. Candido Gaffrée um memorial relativo á questão, e que confiei ao Dr. Bicalho, a cujo caracter e competencia profissional sempre rendi o merecido preito. Enviou-me elle mais tarde, após detido exame, o seu parecer, com o qual concordei, mas, como consta do meu despacho, só em principio, visto que o estudo da materia ainda se não achava concluido nessa occasião.

Como em 1914, não faltou polemica. Na Camara, e para começar pelo fim, a questão da iniciativa do accôrdo de 1909 levou á tribuna, como naquelle anno, Raul Fernandes. A proposito da taxa de 2 % ouro, Cardoso de Almeida havia relembrado o accôrdo, censurando-o. Fôra preciso, disse S. Ex., referindo-se ás empresas de construcção de portos, que "viesse um Governo honesto e zeloso pelo bem publico, como foi o Governo Affonso Penna, tendo na pasta da Viação o honrado Sr. Miguel Calmon, para que fossem chamados ao cumprimento do dever". Não passaria despercebida essa censura total aos tres Presidentes paulistas que antecederam. Quanto a Santos occorreu este dialogo (28 de Outubro de 1915):

O Sr. Cardoso de Almeida: — O Governo entrou em accôrdo e desistiu da demanda, apesar da decisão victoriosa, e a Companhia, por sua vez, desistiu da que lhe movia.

O Sr. Raul Fernandes: — O Governo Affonso Penna já tinha reconhecido a inutilidade da sentença obtida e já estava em via de accôrdo. (Protestos).

O Sr. Antonio Calmon: — V. Ex. não será capaz de provar; o accôrdo foi feito pelo Governo do Sr. Nilo Peçanha. Telegraphei a meu irmão, que estava na Europa, e elle respondeu, autorizando o Senador Ellis a contestar que houvesse essa idéa de accôrdo no tempo do Governo Affonso Penna.

O Sr. Raul Fernandes: — Mas já estava em elaboração. E' materia de facto. V. Ex. póde contestar em nome de seu irmão que era Ministro, mas eu estou no direito de affirmar que havia proposta de accôrdo.

Um Sr. Deputado: — Proposta podia haver por parte da Companhia. Não podemos discutir com intenções, mas com os factos.

O Sr. Palmeira Ripper: — Foi um escandalo tremendo. (Ha outros apartes).

O Sr. Cardoso de Almeida: — Quando o publico esperava que o Governo cumprisse a decisão do Supremo Tribunal e compellisse a Empresa a cumprir o seu dever, fornecendo os livros para o exame, o Governo, que era o do Sr. Nilo Peçanha, e sendo Ministro da Viação o Sr. Dr. Francisco Sá, entra em accôrdo com a Companhia, de modo que o Governo, que estava munido do accórdão do Supremo Tribunal a seu favor, desiste da acção. O accôrdo foi approvado pelo decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909, e foi firmado pelos Srs. Nilo Peçanha e Francisco Sá, de modo que, Sr. Presidente, o Governo Federal, que tinha intentado a sua demanda no interesse publico e em cumprimento da lei de 1869 e do decreto por elle expedido a bem da collectividade cedeu, suspendeu a execução da sentença! (Sensação).

A suprema aspiração da Companhia era justamente a apuração do seu capital, pelos orçamentos e não pelo effectivamente despendido como manda a lei de 1869.

Lavrou-se esse accôrdo que pôz termo a tudo, de modo que a Empresa sahiu victoriosa, teve seu capital inteiramente reconhecido, e ainda mais, pela clausula III do accôrdo, ficou exonerada da prestação de contas do custeio pela fixação da percentagem de 40 % da renda bruta para esse fim.

Vale a pena inserir a resposta de Raul Fernandes (28 de Outubro de 1915):

Não é demais resumir o estado da questão, quando se inaugurou o Governo do Sr. Nilo Peçanha.

O Sr. Calmon baixara o decreto n. 6.501, de 6 de Junho de 1907, para regulamentar a lei de 1869, que rege os melhoramentos dos portos.

No espaço de tempo que mediou entre a lei e o decreto, concessões foram feitas, e entre ellas á Companhia Docas de Santos, que data de 1888.

O contracto celebrado com esta Companhia obedeceu ás prescripções da lei; e na sua execução, as medidas complementares, ou de ordem regulamentar, que se tornaram necessarias, foram tomadas, por meio de decretos, avisos e instrucções do Poder Executivo. Aliás os Governos, tanto da Monarchia como da Republica, não fizeram mais do que exercer, assim, a prerogativa inherente ao Poder Executivo de expedir provisões para a bôa execução da lei; faculdade essa de que elle póde usar por meio de regulamentos de caracter geral, tanto como por meio de provisões, instrucções e actos semelhantes para attender a casos singulares.

Em relação ao capital da Companhia Docas de Santos (quando digo capital, não me refiro ao capital da sociedade, mas ao capital invertido nas obras, o unico que o Governo tinha de tomar em consideração para os effeitos da lei e do contracto) se havia estabelecido o regimen de, orçadas as obras, submettido o orçamento á consideração do Governo, e approvado com as modificações que elle entendesse, ou sem modificações, por decreto se mandar incorporar a respectiva importancia ao capital da Empresa, sendo assim fixado o custeio das obras.

Quando foi expedido o regulamento de 1907, esse custo era o constante do orçamento organizado pelo Governo para as obras projectadas e contractadas em 1888, augmentado do das obras accrescidas em virtude de modificações ulteriormente contractadas, o qual constava de orçamentos successivamente approvados por uma série de decre-

tos do Governo Federal, que expressamente mandavam incorporar as respectivas importancias ao capital da Empresa.

Adiante:

Pretendeu o Governo, em execução desse regulamento, verificar — inclusive por meio de medições — o custo das obras, para fixar esse capital, e para averiguar se, em relação a esse custo, a renda liquida da Companhia já attingia o limite de 12 % para proceder-se á reducção das taxas.

Oppôz-se a Companhia a essa pretensão, allegando que o custo das obras até então executadas era constante do seu contracto e dos decretos de approvação dos respectivos orçamentos; e que a verificação da despesa e do custeio para eventual reducção das taxas era prematura, não estando, como não estavam, concluidas todas as obras, e sendo certo que o rendimento maximo de 12 % assegurado pela lei de 1869 era funcção do custo integral das obras e não de uma parte destas.

Dada a divergencia, o Governo recorreu ao Poder Judiciario requerendo a exhibição dos livros da Companhia como preparatoria de acção que declarava tencionar propôr contra ella por violação do contracto. A Companhia oppôz-se á exhibição e foi vencida, julgando o Supremo Tribunal Federal que o Governo tinha o direito de examinar os livros. A decisão nada mais abrangia além disso, deixando intacta a questão principal entre a Companhia e o Governo, a qual, aliás, era objecto de outra acção, precisamente a movida pela Companhia contra a União e a que se referiu o Sr. Cardoso de Almeida.

Entretanto, armado dessa sentença, o Governo reconheceu que não tinha nada; primeiro, porque a sancção de uma sentença de exhibição de livros é a prisão do proprietario recalcitrante, como sabem os advogados com assento nesta Camara, e em these, como no caso de que se trata, assegurar a prisão não equivale a assegurar a exhibição; segundo, porque quando mesmo os livros fossem exhibidos, esse acto não seria senão o inicio de uma série de difficuldades e questões de classificações de despezas, já não fallando na impossibilidade em que continuaria o Governo de, com ou sem inspecção dos livros, medir e avaliar obras que em grande parte, pela natureza da construcção, já não eram susceptiveis de medição.

Concluindo:

Foi, Sr. Presidente, precisamente, para obviar difficuldades, que o exame da escripturação das empresas não remove, que nos contractos firmados pelo honrado Sr. Lauro Muller sob o Governo Rodrigues Alves, para melhoramento de varios portos, e taes são os da Bahia, Pará, Victoria e Rio Grande do Sul, estipulou-se *à forfait* uma quota da renda bruta para custeio, representando o excedente a renda liquida, systema este que não offerece inconveniente serio, pois que é mais ou menos constante a relação entre o custeio e a receita bruta, e simplifica a fiscalização, que com toda a segurança e facilidade se limitará á verificação da renda global e á technica da construcção.

A tradição administrativa, no Brasil, attesta, pela adopção deste processo, depois de ensaiados outros, que elle é o melhor; e o honrado Sr. Miguel Calmon disso devia estar convencido, porquanto S. Ex. novou o contracto do Rio Grande do Sul e ahi o manteve, reconhecendo assim que o bom regimen era o instituido pelo Sr. Lauro Muller.

O que pareceu escandaloso aos nobres preopinantes de ante-hontem, foi que o Governo do Sr. Nilo Peçanha, em vez de executar a sentença, entrasse em accôrdo com a Companhia. O Governo de então reivindicou para si a inteira responsabilidade do accôrdo que realizára, reputando-o um acto patriotico, honesto e liso. Mas não foi demais que eu aparteasse ao nobre orador, affirmando que já em tempo do Governo Affonso Penna, a despeito da sentença obtida, se entabolára combinação com a Companhia para por meio de accôrdo e não por meio de execução da sentença, chegar-se ao resultado collimado.

Havia o Presidente de São Paulo, insistindo de novo pelo cáes, excluido todo o intuito de offensa. Exarou em mensagem Rodrigues Alves (*Jornal do Commercio,* 15 de Julho de 1915):

> Illude-se a grande Empresa, que tem prestado reaes serviços ao porto de Santos, e, digamos melhor, ao paiz, se está persuadida de que existe por parte de quem quer que seja o mais leve intuito de offensa aos direitos dos seus accionistas. Ella se constituiu com um pequeno capital, e, ajudada por sua propria renda e alguns elementos extranhos, nasceu e desenvolveu-se extraordinariamente.
>
> Conseguiu chegar a esse resultado á custa dos enormes trabalhos realizados pelo productor paulista ou pelo Estado, com a construcção de vias ferreas, o colossal crescimento da lavoura de café e a creação de varias industrias. Os lucros têm sido avolumados, mas as taxas se conservam estaveis ou tão levemente alteradas que subsiste no Estado a impressão de que todas as suas forças productoras estão ao serviço da renda da poderosa Empresa.
>
> Não é acceitavel essa situação. Os capitaes empenhados no trabalho de exploração do porto de Santos têm direito a uma justa remuneração, mas os elementos que concorrem para a formação da renda, se esta cresce em desusada proporção, carecem tambem ser attendidos, quando reclamam reducção nas taxas.
>
> E' para satisfazer o interesse do productor, que o Estado mantem a idéa de se propôr á construcção do prolongamento do cáes. Não tem o menor pensamento de causar prejuizo á Companhia e isto já foi affirmado, de modo claro e categorico, na Mensagem de 1913.

Ao que, e do mesmo modo que em 1914, retrucou no dia immediato o *Jornal do Commercio* (16 de Julho de 1915):

> E' muito justa a aspiração do productor paulista no sentido da reducção das taxas. Mas não vemos em que, para chegar a esse resultado, seja absolutamente necessario que o Estado se proponha a uma concurrencia que talvez aberrasse da logica, offendendo quiçá a um privilegio natural.
>
> Um porto moderno não é só uma linha de cáes para atracação de navios, embarque e desembarque de mercadorias e passageiros. Ha uma porção de trabalhos complementares, cujo gozo privativo póde ser reclamado por quem teve a iniciativa e a despesa de realizal-os.
>
> O cáes das Docas, sem a dragagem do canal de accesso, seria apenas uma sumptuosa inutilidade. O prolongamento, por outrem, da muralha desse cáes, dos Outerinhos em diante, iria beneficiar-se de trabalho já feito para o livre ingresso dos navios. E' o caso dos monopolios expontaneos inevitaveis, pela propria natureza das coisas e até pelos requisitos technicos do serviço. Repetimos que isso não significa affirmar a improcedencia das queixas de São Paulo.
>
> Mesmo tendo em conta que as taxas das Docas não soffrem a sobrecarga dos 2 % ouro, convém lembrar que o serviço nesse porto é perfeito e nenhum existe tão bem apparelhado; mas ainda assim nos parece que a justa reducção almejada depende antes de compensações, que não resultariam lesivas á União nem ao Estado, do que da reprezalia no terreno da concurrencia.

Encerrando seus discursos desse anno, — não mais fallaria desde então, — disse Alfredo Ellis depois de alludir em termos violentissimos a Nilo Peçanha (Senado, 3 de Novembro de 1915):

> Desde 1909 até 1915 tem a Empresa das Docas se locupletado. Por que razão, por que motivo ella não continuou calada? Por que se insurgio contra uma mesquinharia que o nobre deputado por São Paulo, Sr. Dr. Cardoso de Almeida, por meio de um projecto de lei, procurava obter do Poder Legislativo, diminuindo a taxa das capatazias, que era outrora de 50 réis por 50 kilos e ella camaradamente conseguiu augmentar para 300 réis por 50 kilos?

Por que ella não se conserva calada? Mas, tão gananciosa é esta Empresa que mesmo os vintens ella disputa. Archimillionaria, tendo constituido a maior fortuna deste paiz, ainda disputa os vintens. Melhor era, Sr. Presidente, que essa Directoria continuasse a comer sem rusgas e sem brigas; que continuasse a comer calada.

Desde, porém, que ella affronta a opinião publica e affronta ao meu Estado sinto-me rejuvenescido, Sr. Presidente; volto á tribuna disposto a continuar a campanha, fazendo um appello ao nobre Presidente da Republica. S. Ex. é um homem honesto...

O Sr. Ribeiro Gonçalves: — Apoiado.

O Sr. Alfredo Ellis: — ... é um homem fundamentalmente honesto, é um homem justo. Para elle o povo de São Paulo appella para o estabelecimento da lei; não pede favor; pede o cumprimento, a execução da lei.

Estou convencido que S. Ex., examinando o caso, ha de proceder de accôrdo com as suas tradições.

E estas foram as palavras de resposta, as ultimas tambem da Directoria, pelos seus cinco nomes (*Jornal do Commercio*, 6 de Novembro de 1915):

O Sr. Senador Ellis, no discurso hoje publicado nesta secção, repete pela centesima vez as mesmas historias, as mesmas invencionices, os mesmos desaforos e as mesmas injurias, que se contêm nas suas arengas anteriores.

Convidamos os interessados a lerem essa peça preciosa.

Aquelle senhor, não tendo razões novas a adduzir, recorre ao insulto a eminentes homens que passaram pelo Governo da Republica e aos Directores da Companhia.

A Directoria da Companhia julga-se dispensada de responder ao adversario que, resvalando para a aggressão pessoal, manifesta o intuito de cevar odios e despeitos.

Os direitos da Companhia Docas de Santos são inconcussos em face da lei e dos seus contractos modelados nos rigorosos termos desta.

Todas as vezes que houver contestação séria a esses direitos, a sua Directoria os explicará. Mas entre contestar direitos e insultar os administradores da Companhia, a differença é grande. Rio de Janeiro, 5 de Novembro de 1915. Os Directores da Companhia Docas de Santos: C. Gaffrée, G. Osorio de Almeida, J. X. Carvalho de Mendonça, G. B. Weinschenck, G. Guinle.

Ainda no fim do anno, ao votar-se a receita, essa taxa de 2 % não deixou de constituir, com a reducção da de capatazias, objecto de polemica, na qual entrou a Companhia. Deixando para o capitulo seguinte a primeira, é de registar-se o occorrido com relação á segunda. Succedeu que, apresentada na lei do orçamento uma emenda relativa á taxa de 2 % dos portos, foi combatida pela representação paulista. Não só essa medida contrariava direitos das companhias em Santos e Manaus, como ainda viria gravar mais as taxas existentes. "Naquelles portos, orou Galeão Carvalhal, os melhoramentos eram executados em virtude de contractos com empresas, que para os serviços de juros e amortização do capital, passaram a cobrar determinadas taxas". Já elevadas, as taxas santistas ficavam em desigualdade; e Santos era a segunda Alfandega do paiz (Camara, 31 de Outubro de 1915):

Os deputados paulistas precisam estudar com a maior reflexão a medida constante da emenda. O consumidor já está muito sobrecarregado. O povo naquella zona supporta onus pesados, que agora vão ser augmentados com a cobrança da nova taxa, constituindo sorpreza, e nem de outra fórma se póde considerar a providencia enxertada na cauda do orçamento, ficando além disso alterado o regime até agora adoptado nas obras dos portos.

Adiante:

> Assim sendo, como admittir-se a decretação da taxa de 2 % ouro para Santos, quando o seu porto não foi construido á custa da União? Os decretos de 1903 e 1907 só tratam dos melhoramentos executados á custa da União. Nestes casos é justo que o Congresso estenda a cobrança da taxa aos portos nos quaes a União terá de fazer as obras que forem necessarias.

A verdade era que, emquanto se atacava a Empresa de Santos, nos outros portos a situação parecia de quasi fallencia. No Rio de Janeiro não tinham sido sufficientes os recursos. Nos outros, os encargos immediatos do Thesouro subiam a mais de 21.000 contos ouro. Commentaria uma folha (*Imparcial*, 18 de Março de 1915):

> A mania da grandeza que acommetteu nos ultimos annos a nossa administração se manifestou de um modo alarmante não só no delirio ferroviario como na febre dos portos. Ao mesmo tempo que sonhavamos varar os sertões em todos os sentidos, cobrindo o paiz de uma rêde de ferro, empenhavamos os recursos e o credito do paiz na construcção de uma infinidade de portos.
>
> A simples enumeração dos que receberam nos ultimos annos attenção do Governo — e dinheiro do Thesouro — mostra com que ancia nos mettemos a resolver, de uma assentada, o problema do apparelhamento economico do paiz. São elles os de Manaus, Pará, Maranhão, Amarração, Ceará, Natal, Cabedello, Recife, Jaraguá, Bahia, Rio, Nictheroy, Victoria, São João da Barra, Paranaguá, Florianopolis, Laguna, Itajahy, Rio Grande do Sul, porto e barra, Corumbá. Parece uma pagina de diccionario geographico.

Na propria Camara, dizia em parecer Carlos Peixoto, relator da Commissão de Finanças (*Jornal do Commercio*, 16 de Outubro de 1915):

> Nesses doze annos, o total das quotas correspondentes aos serviços de juros e amortização do emprestimo contrahido para a construcção do porto do Rio de Janeiro, inclusive o pagamento das respectivas commissões, deveria ter-se elevado a 66.412:948$928, ouro, sendo pois o producto do imposto arrecadado pelo mesmo porto insufficiente para attender aos serviços do emprestimo contrahido para os melhoramentos nelle realizados.
>
> Examinando-se o quadro anterior é facil verificar que sómente nos annos de 1911, 1912 e 1913, a receita especial arrecadada pelo nosso porto foi sufficiente para cobrir as quotas dos serviços de juros e amortização, correspondentes aos mesmos periodos.
>
> Não póde pois a insufficiencia da renda especial, que no periodo que consideramos, se traduz em uma differença para menos de réis 10.370:176$347, ouro, ser attribuida exclusivamente, ás circumstancias especiaes verificadas no anno de 1914, ou ao facto de, no periodo 1903 a 1905, ser o imposto ouro cobrado na base de 1 1/2 %.
>
> Torna-se evidente a insufficiencia da taxa de 2 %, sobretudo quando se considera que ella vigora não só para o porto do Rio de Janeiro, como para todos os mais da Republica, cujo movimento de importação é extraordinariamente menor, não podendo portanto a renda especial nelles arrecadada corresponder ás necessidades do serviço dos emprestimos que sejam contrahidos para o seu melhoramento.

CAPITULO LXI

OUTRA CAUDA ORÇAMENTARIA

Não tendo conseguido a concessão do cáes por que se esforçara, a São Paulo coube, ainda em 1915, a iniciativa de uma reducção nas taxas de capatazias.

Propôz com effeito Cardoso de Almeida, perante a Camara Federal, no orçamento para 1916, a reducção das taxas de capatazias para os generos nacionaes de exportação e cabotagem ao nivel das cobradas no Rio de Janeiro (59). Uma emenda subsequente dispôz, em lugar disso, que ficasse o Governo autorizado a promover a reducção, de accôrdo com os contractos das empresas com a União, onde os houvesse.

Empenhou-se na Camara discussão sobre se a reducção importava em sacrificio para o Thesouro e, tambem, se podia decretar-se mediante a só deliberação do Governo. Relator do orçamento, deu Carlos Peixoto longo parecer, negando o primeiro ponto e affirmando o segundo. Não podia haver prejuizo para o Thesouro, argumentou, desde que o producto das taxas não pertencia ao mesmo, e sim ás Companhias; e tratava-se de taxa alfandegaria, passivel de reducção pois os interesses do mesmo Thesouro o exigiam. Haviam fallado: pela reducção pura e simples Cardoso de Almeida (27 de Outubro de 1915) e contra Raul Fernandes (27 e 29 do mesmo mez); aquelle num ataque geral á Companhia.

Não havia prejuizo do Thesouro, disse Carlos Peixoto, tanto mais quanto a cobrança da capatazia não era legal (*Jornal do Commercio*, 16 de Outubro de 1915):

> Não ha diminuição nas rendas publicas. Esse serviço de capatazias é, como já disse, um serviço aduaneiro, que devia ser sempre feito por pessoal das alfandegas; a lei de 13 de Outubro de 1869 dispõe, no seu art. 1°, § 7°, que elle poderia ser confiado pelo Governo a empresas particulares encarregadas do serviço de portos, percebendo ellas como remuneração as taxas fixadas em lei para as alfandegas, que directamente executam esse serviço.
>
> E' assim que no Rio de Janeiro, Santos, Manaus, Pará, Recife, Bahia e Rio Grande, que são sem duvida os maiores portos do Brasil, a taxa de capatazias pertence ás respectivas empresas e não ao Thesouro Nacional: o Congresso vota a lei, crea taxas exaggeradas, onera de modo espantoso a producção nacional e, portanto, o proprio povo, mas essa renda não entra para o Thesouro e sim para os cofres das poderosas empresas, que ficam duplamente beneficiadas pelo mesmo serviço.
>
> Para ter a certeza disso basta recordar que a taxa de capatazias figura ha muitos annos no orçamento da receita com a verba de 800 ou 1.000 contos de réis por anno, ao passo que, só no anno passado de 1914, essa taxa rendeu á Companhia Docas de Santos a enormissima somma de 8.203:133$060!
>
> Essa taxa, que era de 60 réis, foi elevada a 150 réis e dois annos depois a 300 réis, não em proveito do Thesouro, mas das empresas que, além da taxa de carga e descarga, cobram essa taxa de capatazias, o que afinal não é mais do que uma verdadeira duplicação de taxas claramente prohibida pelos contractos em vigor.
>
> Dahi se vê que, estando o serviço de capatazias sendo explorado nos principaes portos do Brasil por empresas particulares, qualquer

---

(59) "Excluia ella da medida absurda e odiosa a concessionaria do porto de Manaus, certamente porque, a esse tempo, a representava no Brasil um honrado e digno Deputado por São Paulo, e cuja correcção foi notavel e exemplar, protestando e não acceitando o favor". Supremo Tribunal Federal, Appellação Civel n. 8.763. *Taxa de Capatazias. Memorial da Companhia Docas de Santos.* Rio de Janeiro, Tip. do *Jornal do Commercio*, de Rodrigues & C., 1914.

modificação nas respectivas taxas não póde affectar as rendas do Thesouro, uma vez que estas, isto é, as capatazias, em sua quasi totalidade, não pertencem a elle.

Tampouco havia offensa a direitos adquiridos:

Não haverá offensa a direitos adquiridos. A disposição ou medida inserta no projecto não se refere directamente senão ás taxas de capatazias sobre generos de exportação cobradas pelas Alfandegas; só a estas se refere e portanto se dessa disposição ou medida pudesse directamente resultar diminuição de rendas cobradas a esse titulo, isso não se daria senão nos portos onde as taxas de capatazias ainda são cobradas pelas Alfandegas; como vimos, taes taxas já não as percebem as Alfandegas em todos os principaes portos do paiz, porque nestes o serviço está por contracto entregue ás empresas incumbidas dos respectivos melhoramentos.

Se, porém, directamente a medida só se refere ás Alfandegas, é certo que indirectamente póde ella attingir a renda das empresas: é, entretanto, evidente que isso só succederá em relação ás empresas, cujos contractos porventura as obriguem a só cobrar taxas de capatazias de exploração perfeitamente iguaes ás cobradas pelas Alfandegas. Como se vê, portanto, a possivel repercussão da medida sobre a renda das empresas provirá directa e precisamente de disposição contractual porventura existente, e desse modo claro fica que de modo algum póde a medida proposta offender direitos dessas empresas; se estas só terão de se submetter á reducção das taxas em virtude de disposição expressa dos seus contractos, ninguem poderá dizer que sejam offendidos os seus direitos, pois não os podem ter senão exactamente na medida em que elles decorrem de taes contractos feitos livremente com a administração publica.

Mas a argumentação de Raul Fernandes era peremptoria:

Tudo, porém, está em saber se a reducção é conveniente na quantidade e nos termos em que a Commissão veio propôl-a.

Eu a reputo inconveniente. As taxas, que se manda cobrar, são as estipuladas no contracto para exploração do porto do Rio de Janeiro. Mas o facto de estarem ellas adoptadas neste porto não prova que sejam remuneradoras do trabalho prestado ás mercadorias, accrescido de lucro razoavel. De facto, os melhoramentos do porto desta capital foram feitos á custa da Nação, arrendando-se as obras, depois de concluidas, a uma empresa encarregada de as explorar industrialmente com partilhas dos lucros entre ella e a União.

E' manifesto que o arrendatario, sem um vintem empregado nas obras como capital e, portanto, sem necessidade de capital além do de movimento, podia supportar um regimen de taxas deficientes para as capatazias de exportação, desde que a renda total do porto pela carga, descarga, atracação, capatazias de importação e outras, lhe assegurariam bom lucro.

Applicar o mesmo regimen ás Alfandegas, nos portos não melhorados, onde o serviço é feito á custa da União, nos portos cujos melhoramentos requereram o emprego de avultados capitaes particulares e cuja remuneração ha de ser feita pela percepção das diversas taxas permittidas aos concessionarios, a meu vêr é um erro, tanto mais incontestavel quanto é certo que, de nenhum modo, se procurou provar a sufficiencia das novas taxas a não ser pela sua vigencia no Rio de Janeiro, o que, pelos motivos que deixo explicados, não prova nada.

Adiante:

Creio até, Sr. Presidente, que nas entrelinhas do topico do parecer, onde se allude a razões, que não são do Relator, mas dos propugnadores da medida, encontro argumento que faz presumir a insufficiencia das novas taxas.

Embarque mechanico de bananas (1929)

Effectivamente, para elidir a eventualidade de prejuizo do Thesouro, allude-se ali ao facto de, em regra, as Alfandegas só executarem as capatazias de importação, encarregando-se da exportação as empresas de docas, nos portos melhorados, e as empresas particulares de transporte nos não melhorados.

Este argumento se serve para demonstrar que os proprios promotores da reducção das taxas não estão seguros de que as novas taxas sejam remuneradoras do serviço prestado ás mercadorias, não prova que a innovação seja indifferente á União do ponto de vista orçamentario.

Em primeiro lugar, não é certo que as Alfandegas não arrecadem taxas de capatazias de exportação. E tanto não é que, em consequencia da reducção dessas taxas, a Commissão diminuiu de 1.000 para 800 contos a estimativa da receita global das capatazias. Eis aqui um primeiro, immediato e directo prejuizo do Thesouro.

Ainda:

Outro, mais importante, resultará do desenvolvimento do serviço de capatazias de exportação pelas alfandegas. Em pequena escala, e concorrendo com as empresas de transportes, as alfandegas delle se encarregam actualmente nos portos não dotados de docas. Mas é manifesto que, adoptadas as taxas excessivamente modicas constantes do projecto, todo o serviço se concentrará nessas alfandegas, com as quaes não haverá competição possivel. Em ultima analyse, após um periodo de balburdia no serviço, este tenderá a se normalizar mediante o indispensavel augmento de pessoal e despesas de apparelhamento de taes estações fiscaes. Uma terceira fonte de onus financeiro para a União resulta do regimen de garantia de juros em que foram contractados os portos de Pará, Bahia, Victoria e Rio Grande do Sul.

Percebendo as taxas actualmente em vigor, essas empresas — ou pela exiguidade do trafego devido a factores permanentes, ou pelo seu decrescimo de annos a esta parte — não têm tido renda bastante para cobrir a garantia de juros de 6 %. Em 1913, a União despendeu por esse titulo mais de 4.000 contos ouro; e é presumivel que nos exercicios seguintes maior tenha sido o deficit em consequencia da enorme baixa da importação.

Assim sendo, reduzidas de cerca de 60 % as rendas das capatazias de exportação arrecadadas por essas empresas, crescerá, na razão desse desfalque, o dispendio do Thesouro na satisfação da garantia de juros. Seria interessante apreciarmos os algarismos exactos do custo mais recentes dessa garantia, bem como o accrescimo provavel decorrente da reducção de taxas proposta.

Estou informado de que esses e outros dados foram fornecidos á Commissão pelo honrado Sr. Ministro da Fazenda; e embora, ao que me consta, não caiba ao Relator da Receita a culpa de não haverem elles sido presentes á Commissão quando esta deliberou e, por intermedio della offerecidos á Camara, devo estranhar que por esse motivo nos vejamos forçados a manter a discussão da materia quanto a esse particular, no terreno de conjecturas e hypotheses em que colloca a ausencio completa de esclarecimentos por parte do orgão de informação da Camara, o qual, nesse assumpto, é a Commissão de Finanças.

Concluindo:

Informações colhidas aliunde asseguram que só no porto do Pará a renda das capatazias de exportação é superior a 1.000 contos por anno. Ahi, pois o desfalque póde ser avaliado em 600 contos approximadamente. Na Bahia, o prejuizo andará por 300 contos. Mas é circumstancia para notar que nesse porto o serviço ainda é incipiente, bem como que no Rio Grande elle está para ser inaugurado em breve.

Se levarmos em conta identica repercussão ao de Victoria, poderemos concluir que a despesa com o serviço de garantia de juros aug-

mentará de mais de 1.000 contos por anno. Somme-se essa quantia á diminuição prevista de 250 contos na receita das alfandegas, e teremos o total approximado do que custa ao Thesouro immediatamente a reducção proposta pela Commissão de Finanças.

Ora, Sr. Presidente, ninguem contesta seja um bello programma o de proteger a producção nacional; mas cabe perguntar se é a hora de protegel-a com damno immediato do Thesouro Nacional já tão onerado de difficuldades, sobretudo quando nesse sentido nenhum passo é dado pelos Estados que a oneram com uma tributação qualificada de barbara pelo parecer e eu reconheço ser excessiva.

E' positivamente injusto que essas unidades da Federação continuem a perceber, a titulo de méro imposto, quotas que attingem, e ás vezes, excedem de 20 % sobre o valor dos productos emquanto a União assoberbada de dividas, em regimen de moratoria e ante a perspectiva de renovar o contracto do *funding* das dividas externas consolidadas, dos seus depauperados cofres tire quantias avultadas para socorrer os Estados productores.

Ao que nos consta, o Sr. Ministro da Fazenda ouvido a respeito, approvou vivamente a minha emenda, entendendo que elle obvia os inconvenientes a que acabo de alludir, e que são de ordem orçamentaria.

E podia dizer-se, em bôa razão, que não havia desrespeito aos contractos?

Era conhecida a pretensão das companhias concessionarias de portos á irreductibilidade das taxas que cobram por capatazias, emquanto sua renda liquida não attingir a 12 % do capital empregado nas obras ,nos termos da lei de 1869 que rege a materia. Era de esperar que ellas não se conformassem com a resolução contraria, ora proposta á Camara; e, effectivamente, já foi apresentada á Mesa um protesto collectivo por ellas formulado.

Pensando embora que lhes assiste razão, achei prudente que ao Poder Executivo se deferisse o exame e solução da controversia e por isso em vez de propôr á Camara medida que envolvesse interpretação dos contractos em um ou em outro sentido, preferi deixar ao Executivo que é o Poder encarregado da execução dos contractos, a tarefa de os interpretar e cumprir a seus riscos e perigos.

Dahi a autorização que alvitrei, para o Governo reduzir as taxas "pela maneira que julgar mais conveniente, sem onus para o Thesouro".

A Commissão preferiu seguir caminho diverso: interpretou os contractos e entendeu que elles não eram obices á reducção discricionaria das taxas.

Adiante:

E,' entretanto, curioso o confronto da emenda substitutiva victoriosa na Commissão com os termos da exposição feita pelo Relator. Delle se vê que duas opiniões foram aventadas: — a dos propugnadores da reducção, sustentando em termos absolutos que, não sendo contractuaes as taxas de capatazias, podiam ser diminuidas a arbitrio nosso; e a do Relator que, descendo um pouco — não tanto quanto seria preciso — ao exame dos concessionarios em face da União e apreciando de cada contracto apenas a clausula concernente a essas taxas, entendeu que assim era quanto aos portos de Santos e Rio Grande do Sul; em relação ao de Manaus, S. Ex. fez uma reserva expressa e em relação aos de Bahia e Victoria, insinuou-a manifestamente.

Ora, a Commissão não adoptou a primeira opinião, nem a seguinte: generalizou as novas taxas reduzidas a todos os portos com excepção unica de Manaus, por motivos não declarados no parecer e que eu estimaria ouvir do nobre Deputado por São Paulo, autor da emenda victoriosa no seio da Commissão, sendo certo que o contracto desse porto é identico aos outros nesse particular, e na opinião do Relator é pelo menos identico aos contractos dos portos da Bahia e Victoria.

Concluindo:

> Todo esse desconchavo, Sr. Presidente, esse choque de opiniões que não se harmonizam, essa falta de nexo entre a medida que se propõe e as razões do parecer, bem estão demonstrando que muita razão assistia ao humilde orador, quando alvitrou a autorização nos termos já referidos para evitar a adopção de uma medida mal amadurecida e mal fundada, que bem se está vendo — póde dar lugar a sérias questões, augmenta as despesas e diminue as rendas publicas, cujo estado de penuria em confronto com as despesas, levou o nobre Relator da receita com patriotismo que jámais será assaz louvado, a esforçar-se pela elevação de alguns impostos e pela creação de novos, como remedio heroico a uma situação que requer os maiores sacrificios do nosso povo ao qual, eu reconheço e proclamo, é preciso pedir uma sobrecarga dos tributos a que todos estamos obrigados como cidadãos, porque, ou nos sujeitamos resignadamente a essa prova terrivel, ou a breve trecho perderemos a independencia.

Tanto mais quanto o porto do Rio de Janeiro não podia servir de comparação:

> Aqui, como disse, e a Camara sabe, não houve concessionario que invertesse na construcção do porto capitaes seus, o Governo o construiu á sua custa contrahindo para esse fim emprestimos externos, em numero de tres, na importancia de quasi 16 milhões de libras e ainda lançando um emprestimo interno em apolices, na importancia de 17.300 contos, o que lhe custa um serviço annual de juros hoje superior a 16.000 contos. Construido o porto, arrendou-se a sua exploração a uma empresa, que não entrou mais que com o capital de movimento necessario e em troca recebeu uma percentagem que da renda do porto vae de 50 por cento da renda bruta até 3.000 contos e deve decrescer na seguinte razão: 30 % do excesso dessa renda de 3.000 contos até seis mil; 28 % do excesso da renda de 6.000 contos a 9.000; 27 % do excesso da renda bruta annual acima de 9.000 contos.

Ainda:

> Pois bem, para uma companhia que não tem capitaes seus a remunerar, que não tem mais do que pagar-se do trabalho de explorar o porto, accrescido de remuneração do exiguo capital empregado na montagem desse serviço de exploração, mesmo para uma empresa nessas condições, excepcionalmente favoraveis, o Governo não póde estipular a faculdade de alterar discricionariamente as taxas, inclusive as de capatazias, senão a troco da seguinte clausula: "o Governo poderá augmentar ou diminuir as taxas estabelecidas na clausula 4ª mas a determinação da percentagem a pagar pelos contractantes será feita sobre a renda bruta, calculada com as taxas marcadas nessa clausula, qualquer que seja a alteração para mais ou menos que nellas faça o Governo em qualquer época" (Clausula 30).
>
> Se em um contracto de obras publicas, com capitaes insignificantes, empregados na exploração de um porto, não póde o concessionario, pelo consenso do Governo, soffrer por acto deste diminuição dos seus proventos, como entender que pudessem Governo e concessionarios contractar, diversamente, com relação a emprehendimentos que requereram capitaes enormes, que orçam por dezenas de milhares de contos? O contracto do Rio de Janeiro, padrão escolhido pelo meu oppositor, brada contra todas as interpretações tendentes a fraudar a renda maxima de 12 % com que o Governo accenou aos concessionarios de obras nos outros portos.

Alvejado por commentarios menos justos, achou Raul Fernandes que devia afronta-los de publico. Estas foram suas palavras:

> Agora, Sr. Presidente, a outra consideração que eu queria fazer antes de terminar, e esta de caracter pessoal. Murmurou-se nesta Casa

para armar ao effeito e com injustiça para mim — e é conveniente que eu aborde o assumpto *coram populo*, pois tenho tranquilla a consciencia — murmurou-se, digo, que a minha iniciativa era reprovavel, dadas suppostas ligações minhas com uma das emprezas que exploram o serviço de portos da Republica.

E' um aleive, que eu só levanto dos corredores onde foi lançado por entender que nada interessa mais á Camara do que a dignidade dos seus membros, e particularmente em attenção aos meus companheiros da representação fluminense e aos outros collegas que honraram com a sua assignatura a emenda por mim apresentada e de cujo bom conceito eu espero jámais cair.

Não tenho nenhuma ligação com empresa alguma concessionaria de portos. Sou, sim, intimo amigo do Presidente de uma dellas, a Companhia Docas de Santos, mas essas relações de amizade, que muito me honram, não importam para embaraçar a minha conducta parlamentar. Sobretudo, neste caso, não importaram.

Que pretendem as companhias, como se vê da representação que dirigiram á Camara? A irreductibilidade das taxas, pelo caracter contractual destas, salvo o caso previsto nos seus contractos de exceder a renda liquida de 12 % sobre o capital empregado nas obras.

Que foi que eu propuz? Que a Camara votasse uma interpretação nesse sentido ou medida que presuppuzesse essa interpretação? Não; ainda que intimamente convencido de que ás companhias assiste inteira razão, o que eu alvitrei foi uma autorização, no uso da qual o Governo pudesse agir com a maxima liberdade, para lhes reconhecer ou para lhes negar esse direito, conforme lhe parecer acertado em face dos actos legislativos e contractuaes em causa.

Tinham as empresas concessionarias enviado uma representação á Camara, argumentando pelos seus direitos. Eram ellas a Port of Pará, a Compagnie Française do porto do Rio Grande do Sul, a Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia, a Companhia do Porto de Victoria e a Companhia Docas de Santos. Alli se lia, entre outras considerações (20 de Outubro de 1915):

O producto das taxas de capatazias, como o de todas as outras constantes da tarifa, é levado á conta da receita ou renda bruta das empresas concessionarias e, deduzidas as despezas do custeio, o excedente (lucro liquido) applica-se á remuneração e amortização do capital empregado nas obras.

Os contractos garantiram a percepção desse lucro liquido até 12 %.

Nas contas do trafego prestadas na forma desses contractos, o lucro liquido de nenhuma das reclamantes attingiu a esse limite maximo.

Evidente é, portanto, que nem o Governo nem o Congresso podem obrigar as reclamantes a reduzir as taxas que, como delegadas da Administração Publica, percebem, porque não se realizou ainda aquella condição estipulada nos contractos.

Procedendo de outro modo, com o desfalque da renda bruta das empresas concessionarias, a Administração Publica privaria o capital das garantias que lhe foram asseguradas, e, com a retirada da moeda de pagamento, violaria de fundo os contractos de concessão.

Mais:

Qualquer reducção actual sómente será possivel mediante accôrdo com as concessionarias.

O Governo, no intuito de evitar duvidas, baixou o decreto n. 6.501, de 6 de Junho de 1907, data posterior ás das concessões das reclamantes, regulando a execução dos §§ 4°, 5° e 9°, da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, e neste acto deixou perfeitamente aclarada a situação dessas empresas.

São dignas de transcripção as disposições seguintes:

Art. 15. A receita (das empresas) será demonstrada com os documentos relativos ás taxas percebidas pelos serviços prestados nos estabelecimentos da companhia ou empresa e a qualquer renda ordinaria, extraordinaria, complementar ou eventual.

Art. 31. Quando os lucros liquidos annuaes da companhia ou empresa, antes ou depois de concluidas as obras contractadas, excederem a 12 % do capital effectivamente empregado nellas, far-se-á a reducção geral das taxas.

Art. 34. As quotas destinadas á formação do fundo de amortização serão deduzidas dos lucros liquidos da companhia ou empresa de modo a reproduzir-se o capital no fim do prazo da concessão.

Concluindo:

O serviço das capatazias exige numeroso e caro pessoal para o seu desempenho, demanda machinas e apparelhos de installação e conservação dispendiosas. Este serviço está sendo feito vantajosamente nos portos beneficiados. As empresas reclamantes têm fundados motivos para recear que, convertida em lei a medida violadora dos seus contractos, onde se acha empenhada a palavra do Governo brasileiro, todo esse serviço se desorganize, occasionando serios transtornos e prejuizos irremediaveis ao movimento daquelles portos.

As reclamantes não descem ao estudo de cada um de seus contractos e dos actos subsequentes do Governo, que ainda mais claramente firmariam os seus direitos, por escusado, depois das allegações aqui expostas, e muito menos lembrarão á Illustrada Camara dos Deputados o gravame que adviria ao Thesouro Nacional, não sómente com as indemnizações a que ficaria obrigado, como especialmente com o augmento da contribuição da garantia de juros, que gozam quatro das concessionarias, e cuja renda actual ainda não bastou para alliviar integralmente a União desse onus.

As concessionarias das obras e serviços dos portos acima referidos contam que a Illustrada Camara dos Deputados, devidamente orientada, saberá rejeitar a emenda contra a qual reclamam por attentatoria de direitos baseados em lei e em contractos, e, ainda, dos interesses do Thesouro Nacional.

No Senado, essas empresas renovaram suas instancias, dizendo por maior (20 de Novembro de 1915):

O Egregio Senado bem sabe quanto têm custado á União as obras de melhoramento de portos, realizadas directamente á custa dos cofres federaes; não desconhece quanto é caro o serviço do trafego dos nossos portos; tem a certeza de que as empresas de docas, dotadas com garantia de juros, pesam fortemente sobre o Thesouro e que a renda liquida das outras, que não gozam esse favor, ainda não attingiu o maximo contractual de 12 %.

Tudo isso demonstra á evidencia que as taxas percebidas pelas respectivas concessionarias não são exaggeradas, tanto que ainda não remuneram o capital empregado nas respectivas obras (60).

Naquella casa fallaram a favor Alfredo Ellis (3 de Novembro), num ataque geral de conjunto, conforme vimos no capitulo anterior, e contra Leopoldo Bulhões e Victorino Monteiro. Reduzindo a discussão á medida proposta, Victorino Monteiro em breves palavras expôz como na Commissão de Finanças se achava inexequivel a medida vinda da Camara (61); ao passo que Leopoldo Bulhões,

---

(60) Relatorio da Directoria, 1916. Vêr tambem: *Companhia Docas de Santos. Reducção de Armazenagem e Capatazias.* Rio de Janeiro, Tip. do *Jornal do Commercio,* de Rodrigues & C., 1915.

(61) "Sr. Presidente, esta questão deve ser resolvida com serenidade, não devemos personalizal-a. O dever elementar do Congrsso e do Poder Executivo é respeitar contractos perfeitos e acabados; o contrario seria um crime consciente e indigno dos poderes publicos.

"O pensamento, portanto, da Commissão contraria visivelmente a emenda da Camara que, de modo algum, resolve o assumpto, por não ser possivel applicar aos outros portos as taxas do porto do Rio de Janeiro, construido administrativamente, o que não depende de contractos solennemente contrahidos. O nosso pensamento é, pois, o da inexequibilidade da disposição vinda da Camara dos Deputados". Victorino Monteiro, Senado, 29 de Dezembro de 1915.

em longo discurso, mostrou que a questão era geral e não podia estar no terreno em que tinha sido posta. Naquelle sentido, seria absurdo applicar o regimen do Rio de Janeiro aos outros (29 de Dezembro de 1915):

> Mas, Sr. Presidente, que taxas são essas do porto do Rio de Janeiro que a emenda manda applicar a outros portos?
>
> No seio da Commissão expuz todas as informações colhidas e todo o estudo feito sobre o assumpto. O porto do Rio de Janeiro tem um regimen especial, foi construido com capitaes levantados pelo Governo, é uma obra nacional. As suas taxas especiaes não são só de capatazias; as outras tambem o são. Em todos os portos da Republica ha taxas de atracação; aqui a atracação é gratuita. Aqui a taxa de conservação dos portos não é exigida do producto nacional, em todos os outros portos ella o é. Aqui, não se cogita da retribuição do capital empregado, porque esse capital é nacional, é do paiz, ao passo que nos outros portos, construidos por companhias particulares, cogita-se, e não se póde deixar de cogitar, não só de amortizar o capital, como de dar uma renda aos accionistas.

Adiante:

> Nos portos construidos com capitaes particulares, as companhias se obrigam, findo o prazo da concessão, a entregar ao patrimonio nacional todas as obras feitas. E' preciso, por conseguinte, que, dentro desse prazo, não só possam tirar lucros como amortizar todo o capital. Não é possivel pois, estabelecer, para os outros portos o mesmo regimen estabelecido para o porto do Rio de Janeiro.
>
> E' isso inconveniente? E', sem duvida. Mas, que fazer? Para ter portos, precisamos recorrer sómente ao credito nacional, precisamos recorrer á fortuna particular, executando fielmente os contractos. No regimen actual dos portos, regulado pela lei de 1896, um volume paga, até 50 kilos, 200 réis, e, por cada dezena excedente, 100 réis.
>
> Esta base quer dizer o seguinte: em média, cada tonelada paga de capatazias 5$000 em todos os portos, salvo o porto do Rio de Janeiro, onde a taxa é de 1$500. Podemos applicar esta taxa para os outros portos? Não. Seria a liquidação das companhias de melhoramentos de portos.

Para não pôr em sacrificio interesses publicos, convencionou-se approvar, com a emenda geral da Camara, o parecer respectivo da Commissão de Finanças do Senado. Continuou Leopoldo de Bulhões:

> O Governo para executar o dispositivo (que obrigava as companhias a reduzirem a taxa) encontrará provavelmente embaraço no Poder Judiciario, cuja acção será solicitada pelas companhias.
>
> Para evitar essas difficuldades, a Commissão propôz então que ficasse o Governo autorizado a promover uma reducção razoavel das taxas, entendendo-se com as companhias que pudessem fazer sem lhes conceder favores novos.
>
> Acabo de receber dos illustres representantes de São Paulo, Srs. Adolfo Gordo e Glycerio, afim de evitar demora na passagem do orçamento, uma proposta de accôrdo, que consiste no seguinte: conservar-se a emenda da Camara e o Senado acceitar a emenda da Commissão de Finanças.
>
> Não vejo nisso inconveniente e se se der o caso, que presumo certo, do Governo não poder executar a disposição contida na emenda da Camara, terá que executar a autorização. Ficará, assim, attingido o fim desejado pelos nobres Senadores de São Paulo.
>
> Foi nesse termos que acceitei o accôrdo, porque não se trata aqui de interesses de companhias, nem de particulares, sim, dos interesses da Administração Publica.

Mais:

> Sr. Presidente ,o debate ficou muito circumscripto porque o nobre Senador de São Paulo só cogitou das Docas de Santos, quando é certo que a Commissão de Finanças não tratou nem trata de Docas de Santos, mas de taxas de capatazias para os portos do Brasil.
>
> S. Ex. collocou a questão em um terreno ingrato: ou se é a favor da Companhia e contra São Paulo, ou a favor de São Paulo e contra a Companhia. A Commissão de Finanças não póde assentar em nenhum desses grupos: nem é contra São Paulo, nem contra a Empresa Docas de Santos, pela mesma razão que não é nem a favor de um nem de outro. O que ella procurou, foi, sim, resguardar os interesses do Thesouro, respeitar os contractos e attender quanto possivel os interesses da producção.
>
> Collocada no seu ponto de vista, que é o verdadeiro, a Commissão examinou a questão em si, isto é, as taxas a serem applicadas sobre todos os portos do Brasil, tendo em vista os contractos feitos, a situação do paiz neste momento e as difficuldades que a administração teria de encontrar para executar a disposição nos termos em que veio da Camara dos Deputados.

A questão estava mal posta. Não era o orador a favor de S. Paulo contra a Empresa de Santos, nem por esta contra aquella:

> Sr. Presidente, Relator da da Commissão de Finanças, incumbido de organizar o projecto do orçamento da Receita, não podia fazer obra pessoal, tive de acompanhar o pensamento da Commissão, de ouvir o Governo sobre a emenda formulada, e é por isso que insisto pela sua approvação, inteiramente solidario com o pensamento da Commissão.
>
> Não estou fazendo obra pessoal, repito. Nenhum interesse me levaria a desgostar São Paulo, em cujo seio me eduquei e onde tenho velhos amigos, que muito prezo. Com as Docas de Santos entrei em luta, quando Ministro da Fazenda, mas ella submetteu-se á lei: nunca tive motivos para atacal-as e ellas nunca precisaram de minha defesa. Defendendo tarifas de capatazias, que são applicadas em todos os portos do Brasil, aponto as difficuldades e os prejuizos que poderão provir da uniformização que se pretende fazer das taxas estabelecidas para o porto do Rio de Janeiro.

Tinha sido *ad rem* um trecho seu sobre as despesas do café, de que se fazia a capatazia cabeça de turco. Não o disse em referencia á Companhia. Mas por isso mesmo mais valia seu depoimento:

> Sr. Presidente, sobre o café recebi ha tempos um livro que faz a descripção do que soffre o café transportado de Ribeirão Preto até o Havre.
>
> Despesa de uma sacca de café entre Ribeirão Preto e o Havre, 60 kilos. Tomado por base o preço de seis mil réis por dez kilos. Cambio 16. Frete de Ribeirão Preto a Santos, 4$286; carreto e sacco novo, 2$100; commissão de 3 % ao commissario, 1$080; exportador e agente (dois e meio por cento) 1$000; carreto para embarque, 180 réis; frete maritimo, 1$800; capatazias (Docas de Santos), 300 réis; sobre-taxa de cinco francos, 2$985; 9 % de imposto *ad valorem* sobre a pauta de 600 réis, 3$240; direitos alfandegarios no Havre, um franco e trinta e seis por kilo, 48$715. Uma sacca de café, de Ribeirão Preto ao Havre, paga 65$686.

Tal qual resultou da discussão, a emenda mandava tornar obrigatoria a reducção de capatazias nos portos em que houvesse obras de melhoramentos, mas, ao mesmo tempo, autorizava o Governo a promover a reducção, sem concessão de qualquer vantagem. Embora na apparencia contraditorio, o espirito não podia ser senão o do respeito aos contractos, onde os houvesse. Outro não foi o

entendimento referido por Leopoldo Bulhões, entre o Senado e a Camara, para votação do orçamento, no impasse em que estavam. Assim prevaleceria no decennio seguinte, depois de uma acção judicial retumbante contra a Empresa de Santos.

Essas foram as disposições da lei n. 3.070 A, de 31 de Dezembro de 1915:

> Art. 1°, n. 4. Dito (expediente) de capatazias, mantidas as taxas em vigor para os generos de importação estrangeira e fixadas as tabellas em um real e meio por kilo de generos de producção nacional, exportados para o estrangeiro ou para portos nacionaes ou importados de portos nacionaes, em um real por kilo de minerio de manganez e de ferro e areias monaziticas, exportadas para o estrangeiro, e em meio real por kilo de sal, assucar e carvão de pedra exportados ou importados de portos nacionaes, taxas essas que serão desde já obrigatoriamente extensivas tambem aos portos em que houver obras de melhoramentos, de accôrdo com as disposições dos respectivos contractos.
>
> Art. 2°, n. XX. E' o Presidente da Republica autorizado a promover a reducção de taxas de capatazias, para generos nacionaes de exportação para o estrangeiro ou por cabotagem, sem concessão de quaesquer vantagens ou favores.

QUINTA PARTE

(1916-1925)

CAPITULO LXII

GRANDE ACTIVIDADE CONSTRUCTIVA

O decennio 1916-1925 caracteriza-se por um grande esforço final constructivo. A não ser a questão da reducção das capatazias, vista atraz, cessou a luta official de São Paulo por um novo cáes, desapparecendo tambem os debates sobre a Empresa nas camaras legislativas do Estado e da União, bem como na imprensa. Batendo-se por aquella reducção, suppria o Estado o vasio do seu esforço nesta. Mas sem o vigor de outrora, mesmo sem echo publico.

Prolongada a guerra europea mais do que se suppunha, soffreu Santos na importação, e, em consequencia, a Empresa, cuja renda bruta teve grande quada:

1913	27.785:592$767
1914	17.997:447$083
1915	16.895:280$615
1916	17.370:027$145
1917	15.205:628$080
1918	15.437:219$661

Assignado o armisticio (11 de Novembro de 1919), restabelecidos o trafego e o commercio livre, a renda foi subindo para chegar no fim do decennio á cifra de 50 mil contos:

1919	22.533:815$870
1920	23.554:218$728
1921	25.452:362$899
1922	23.114:927$578
1923	29.549:644$574
1924	37.954:034$336
1925	50.243:476$164

Teve o porto que exportar, adaptando-se a certas necessidades dos alliados como carnes congeladas, e, depois, que importar mais do que antes, devido ás necessidades geraes livres depois da paz. Lançado o ultimo bloco do cáes em 1912, estava prompto, tambem de accôrdo com a lei e o contracto, o aterro de todo elle em 1914. Numa extensão maior do que a já feita, realizaram-se os trabalhos de realização das obras complementares, taes como calçamentos, armazens, linhas ferreas, boeiros, etc. Além disso, aproveitou-se esse menor movimento do cáes para reparação completa de algumas secções na faixa existente e, depois de sua expansão, em obras finaes antes do fechamento do capital, a realizar-se a 7 de Novembro de 1922.

Construiram-se quatro tanques para deposito de oleo combustivel, atracando em Março de 1917 o primeiro navio com essa mercadoria. Construiu-se um

frigorifico, com capacidade para 1.800 toneladas de carne (1), com camaras para 30 toneladas de peixe e 20 de fructas e legumes, além do gelo que se fabricaria em quantidade de 10 toneladas diarias, sendo sua inauguração a 22 de Março de 1918, com a presença do Presidente da Republica, do seu Ministro da Viação e Obras Publicas, do Presidente e dos Secretarios do Governo de São Paulo (2). Para attender ás solicitações do Estado, bem como do commercio do café, cuja sahida normal era prejudicada pela falta de transporte maritimo, construiu a Empresa seis grandes armazens com capacidades para 400.000 saccas de café, cada um, no total de mais de 2 milhões de saccas, montando-se tambem duas machinas para immunização de cereaes e dois armazens para inflammaveis. Além disso, concluiu-se em 1919 a construcção dos armazens externos VIII, IX, X, XI XII e XIII, e em 1920 a dos armazens XIV, XV e XVI, sendo enorme tambem a área de calçamento e de reparação de calçamento (só em 1919, 8.955 m2 e 18.168 m2, contra 11.768 e 17.869 em 1920 respectivamente) e de linhas ferreas; passada em cada anno, além do limite contractual e legal, — 1 milhão de metros cubicos, — a dragagem (3). Só para obras de escoamento de aguas pluviaes, linhas ferreaes e calçamento, o decreto n. 11.909, de 1916, approvou um orçamento de 2.079:647$044.

Depois da guerra, isto é, entre 1920 e 1925, as principaes construcções foram: installação de uma balança de 70 toneladas para vagões, bem como o respectivo desvio e calçamento; construcção de um segundo gradil; conclusão dos armazens internos ns. 26 e 27 e externos XV e XVI; canalização de agua potavel e para incendio; construcção de 20 vagões de 1,60 de bitola; reconstrucção dos armazens internos 21, 22 e 23 e pateos intermediarios, destruidos por incendio, no valor de mais de 500 contos; lançamento da pedra fundamental e inicio da construcção do edificio destinado na cidade aos Correios e Telegraphos, avaliado em 1.756:000$000; installação de 56 guindastes-pontes electricos, no de réis 1.210:934$257; ampliação da installação automatica para transporte e embarque

---

(1) Louvando a iniciativa da Companhia, escreveu o *Jornal do Commercio*: "A installação de um frigorifico em Santos concorrerá poderosamente, sobretudo na phase actual, para tornar ainda mais importante o movimento desse porto.

"São Paulo está naturalmente indicado para vir a ser um centro de primeira ordem, como exportador de carnes conservadas pelo frio industrial. Foi mesmo nesse Estado que se montou a primeira *packinghouse* brasileira, logo seguida da installação de uma outra. Referimo-nos ao matadouro frigorifico de Barretos, construido por iniciativa e com capitaes nacionaes, e ao grande estabelecimento congenere installado em Osasco, empresa filiada á Brasil Railway, companhia que tão avultados capitaes tem empregado em commettimentos pastoris no nosso paiz. A pecuaria continúa e continuará na ordem do dia, havendo com razão o Sr. Cincinnato Braga fundamentado brilhantemente um projecto de lei na Camara, affirmando que, se soubermos aproveitar intelligentemente todas as vantagens naturaes de que para tanto dispomos, a industria pastoril e as que lhe são connexas poderão, por si sós, garantir-nos valores exportaveis que ultrapassarão, talvez, os do café e borracha reunidos". (Edição vespertina, 17 de Março de 1916).

(2) "Antes de tudo, cumpre levar ao vosso conhecimento que, no dia 22 de Maio daquelle anno, o preclaro Presidente da Republica, Exmo. Sr. Dr. Wenceslau Braz, se dignou honrar com a sua visita as nossas obras e installações de Santos. O Exmo. Sr. Dr. Tavares de Lyra, illustre Ministro da Viação e Obras Publicas, tambem se achou presente.

"Essas eminentes autoridades, que *de visu* verificaram a execução honesta e leal que a Companhia tem dado aos contractos celebrados com a Administração Publica, nos captivaram com os seus francos applausos a par das mais carinhosas palavras de animação.

"Acompanharam o Exmo. Sr. Presidente da Republica naquella visita o honrado Presidente do Estado de São Paulo e seus dignos Secretarios, a todos os quaes manifestamos os nossos agradecimentos pela alta prova de consideração á nossa Empresa". Relatorio da Directoria, 1919.

(3) A média annual no quinquennio 1921-1925, foi de 1.051.350 metros cubicos. No anno seguinte, devido á reparação inadiavel na draga "Brasil", não chegou ao milhão do contracto, faltando 47.564 metros cubicos para alcançal-o. Requereu a Companhia e foi concedido que a falta se considerasse justificada, preenchendo no anno seguinte o que faltava (16 de Setembro de 1926).

de café; installação de uma bomba para o serviço dos tanques de oleo; de 22 grupos sanitarios em todo o cáes; de dois apparelhos immunizadores de cereaes; da rêde para distribuição de energia electrica; calçamentos e recalçamentos em toda a zona, em 1921 — 16.559 e 25.051 m2; em 1922 — 15.868 e 32.629 m2, respectivamente. Fallando da crise do cáes, então em sua plenitude, disse a Directoria (Relatorio de 1923):

> Não obstante a guerra de 1914-1918, durante a qual o cáes ficou, em parte, vasio e as rendas da Companhia soffreram forte diminuição, conforme sabeis, a Directoria, reconhecendo que mais dia menos dia de futuro muito proximo, teriamos bem accentuada a insufficiencia das obras realizadas, procurou attenuar os males que fatalmente dahi decorreriam, solicitando e obtendo do Governo Federal a autorização para algumas novas obras.
>
> Assim construimos vastos armazens internos e externos e augmentamos a capacidade de outros, installamos poderosos guindastes, ampliamos a installação automatica para transporte e embarque de café, installamos immunizadores-seccadores de cereaes, construimos tanques para oleo combustivel, etc.
>
> Para avaliar a importancia destas obras e melhoramentos basta dizer que em 1909 o capital empregado no cáes e respectivo apparelhamento era de 108.284:832$416 e hoje sobe a mais de 154.000:000$000.

Era evidente que, já consideraveis, essas obras tinham que estacar, uma vez fechado o capital da Companhia. Questão a resolver-se mais tarde, sobre ella fallou a Directoria (Relatorio de 1922):

> As condições especiaes em que está collocada em face do Governo a nossa Companhia não lhe tem permittido iniciar a execução de novas obras, aliás exigidas pelo desenvolvimento do commercio do Estado, tendentes taes obras a melhorar e aperfeiçoar os serviços do porto.
>
> Como deveis saber, a partir de 7 de Novembro do corrente anno, o Governo Federal póde, em qualquer época, encampar as obras a cargo da Companhia, de accôrdo com as condições estabelecidas na Lei numero 1.746, de 13 de Outubro de 1869. Dahi resulta que até aquella data terá de ser encerrada a conta do nosso capital, não podendo pois a Companhia empenhar capitaes no inicio e execução de novas obras e de novos melhoramentos, por mais necessarios que sejam, limitando-se apenas a terminar a construcção das que já estão em andamento, e a reparar e conservar as que estão construidas. Eis o motivo por que pouco temos a dizer-vos sobre este assumpto, servindo-nos do minucioso relatorio do Inspector Geral.

Administrativamente, essas medidas não se fizeram sem um conjuncto de decretos e contractos de autorização (4), todos constantes da já copiosa legislação referente á Companhia (5). Consolidada a Empresa, em terminação seus traba-

---

(4) Pelo decreto n. 13.202, de 25 de Setembro de 1918, foi determinada a construcção de um edificio para a Alfandega em Santos, em substituição ao destinado aos Correios e Telegraphos, a que se referia o decreto n. 6.080, de 3 de Julho de 1906, levando-se a respectiva despesa á conta do capital. Em aviso de 7 de Fevereiro de 1912, havia, entretanto, o Ministerio da Viação consultado a Empresa, sendo respondido affirmativamente, si, á vista das objecções levantadas ao local dos mesmos Correios e Telegraphos, estava a dita Empresa disposta a contribuir com a importancia de 335:000$000, para acquisição de dois predios, ficando ella exonerada do compromisso de construcção, contrahido pelo dec. n. 6.080 de 30 de Julho de 1906; alvitre que o mesmo Ministerio em aviso n. 165, de 11 de Junho de 1913, julgou inacceitavel, ficando approvada uma área de 2.000 metros quadrados em Paquetá, para construcção do alludido edificio da Alfandega. Para funccionamento provisorio da Alfandega, cedeu-a Companhia gratuitamente um armazem (1920).

(5) Vêr sobre esse acto e os anteriores, *Collectanea das leis, decretos, outros actos officiaes e informes referentes ao porto de Santos*. Ministerio da Viação e Obras Publicas, Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes. Rio de Janeiro, Papelaria Americana, 1926.

lhos complementares, não achou embaraços na administração federal desse periodo, que foi da Presidencia Wenceslau Braz, com A. Tavares de Lyra como Ministro da Viação; Epitacio Pessôa, com Pires do Rio nessa pasta; e do inicio da de Arthur Bernardes com Francisco Sá como Ministro da Viação. Divergencias que houvesse, resolveram-se num espirito de harmonia de que deu testemunho a Directoria (Relatorio de 1918):

> Na Mensagem apresentada ao Congresso Nacional em 3 de Maio de 1917, o honrado Presidente da Republica, Exmo. Sr. Dr. Wenceslau Braz, communicou que se achavam resolvidas todas as questões relativas ao porto de Santos, algumas por simples despacho e outras mediante a expedição de differentes decretos.
>
> No relatorio que vos apresentamos em Abril de 1916 já nos referimos aos actos administrativos que afastaram, em virtude de accôrdo, duvidas e divergencias sobre a interpretação de clausulas contractuaes.
>
> Os dignos representantes do Governo, cuja correcção, lealdade e lisura tanto nos penhoraram, podem dar testemunho da nossa attitude nesses accôrdos; procuramos facilitar todas as soluções, muitas vezes com grande sacrificio nos tempos que correm, e temos a convicção segura de havermos satisfeito plenamente os desejos e intenções do Governo Federal.

Entre essas divergencias contava-se, no inicio, a recusa de registro, pelo Tribunal de Contas, dos accôrdos e autorizações para construcção e outros fins, sob a allegação de que não haviam sido registrados os contractos anteriores ou delles não tivera o mesmo Tribunal conhecimento. Iniciada em 1916, esta recusa renovou-se em 1917, ordenando-se o registro dahi por diante. Consta do Relatorio da Directoria de 1918:

> No Relatorio de 1917, dissemos que o Tribunal de Contas continuara a negar o registro dos nossos contractos, sob o fundamento de não se acharem registrados os anteriores relativos á concessão, e transcrevemos os officios a esse respeito expedidos pelo Governo áquelle Tribunal.
>
> Temos o prazer de communicar-vos, agora, que o Tribunal, na 71ª sessão ordinaria, em 31 de Agosto de 1917, ordenou o registro dos contractos realizados conforme os decretos ns. 9.979, de 12 de Julho de 1888, e 943, de 15 de Julho de 1892, bem assim dos demais contractos annexos ao processo, com exclusão do que foi effectuado em virtude do decreto n. 11.910, de 19 de Janeiro de 1916, referente á acquisição de chatas.

Adiante:

> Foi voto vencido o do illustrado Sr. Dr. Alfredo Valladão, com relação ao registro dos contractos celebrados antes da existencia do Tribunal de Contas, por entender que este era incompetente para examinal-os, e, ainda, na diligencia que propôz, para que o Ministerio da Viação informasse se fôra lavrado o termo de accôrdo sobre as bases a que se refere o decreto n. 5.578, de 4 de Outubro de 1909.
>
> A acta da sessão do Tribunal foi publicada no *Diario Official* de 5 de Setembro de 1917.
>
> A doutrina deste respeitavel voto vencido, na sua primeira parte, confirmou a opinião que expendemos em nossos relatorios anteriores.
>
> Quanto á segunda parte, em 8 de Outubro de 1909, foi lavrado o contracto sobre as bases a que se refere o decreto n. 5.578, de 1909, do que vos demos conhecimento em nosso relatorio de 1910, fls. 11.
>
> Depois dessa deliberação, o Tribunal de Contas tem continuado normalmente a mandar registrar os nossos contractos, salvo casos excepcionaes de uma ou outra diligencia, conforme verificareis sobre o que dissemos relativamente a cada um dos decretos acima transcriptos.

A outra divergencia foi relativa á approvação do custo das obras de Itatinga, que a Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes avaliou em 12.087:639$643, isto é, menos 1.327:197$122 do que o orçamento da Companhia. Tendo a Empresa provado a improcedencia dessa reducção, ficou approvado, depois de ouvidos favoravelmente os orgãos competentes e o Consultor Geral da Republica, o total de 13.459:836$765 (decreto n. 12.962, de 10 de Abril de 1918). Negada approvação pelo Tribunal de Contas foi afinal concedida conforme este officio de A. Tavares de Lyra, Ministro da Viação (11 de Junho de 1918):

> Accusando o recebimento do vosso officio n. 209, de 11 de Maio ultimo, em que me communicaes haver resolvido o Tribunal de Contas, em sessão de 10 tambem daquelle mez, negar registro ao termo de accôrdo celebrado com a Companhia Docas de Santos em substituição ao que foi lavrado em virtude do decreto n. 11.908, de 19 de Janeiro de 1916 e relativo aos estudos da installação hydro-electrica do Itatinga, no porto de Santos, na importancia de 13.459:836$765, por não estar demonstrado o motivo da elevação da cifra a ser levada á conta de capital, occorre declarar-vos, com o pedido de ser reconsiderado o acto desse tribunal, que o augmento da importancia a ser levada á conta do capital das installações do Itatinga, conforme consta do decreto n. 12.962, de 10 de Abril do corrente anno, provém de se haver considerado sem effeito a reducção do valor de 1.372:197$122, que pelo art. 2°, do citado decreto, n. 11.908, de 19 de Janeiro de 1916, fôra feita nas despesas relativas áquellas installações, attendidas as reclamações da Companhia, após os pareceres prestados pelos technicos competentes e ainda pelo Sr. Consultor Geral da Republica.

A aprovação das contas do trafego de cada anno, bem como do capital reconhecido, operou-se, como sempre, sem impugnação. Até 31 de Dezembro de 1920, inclusive, já ascendia o capital reconhecido a 152.323:363$489. Fosse perdularia a despesa da Companhia, como tanto se allegou, e se explicaria que, depois de 1909, isto é, depois de estabelecida a tomada annual de contas, nada houvesse encontrado a União que impugnar? (6)

Por fim, houve que resolver sobre o inicio da data do resgate e sobre se a conta do capital se fechava em 1914 (quando devia estar concluido o aterro Paquetá-Outeirinhos) ou sómente quando todas as obras estivessem promptas. Sobre o prazo de resgate, convencionou-se o dia 7 de Novembro de 1912, dia do lançamento do ultimo bloco do cáes, para seu inicio. Assim dispôz o decreto numero 11.907, de 19 de Janeiro de 1916:

> O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:
>
> Considerando que pela clasula IV do decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, para o melhoramento do porto de Santos, o Governo reservou-se o direito de resgatar as respectivas obras, na forma do disposto no art. 1°, § 9°, da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, isto é, em qualquer tempo depois dos dez primeiros annos de sua conclusão;
>
> Considerando que o decreto n. 6.080, de 3 de Julho de 1906, estabeleceu que ficava prorogado por mais cinco annos, até 7 de Novembro de 1912, o prazo para as obras do cáes de Santos de que é concessionaria a Companhia Docas de Santos;
>
> Considerando que, isto posto, dessa data deve decorrer o prazo de dez annos depois do qual póde ser effectuado o resgate de todas as obras, decreta:
>
> Artigo unico. E' fixada em 7 de Novembro de 1912 a data para inicio do prazo de dez annos de que trata a clasula IV do decreto n. 9.979,

---

(6) Em 1920 passou-se para Santos, por iniciativa do Governo Federal, acceita pela Companhia, o livro de escripturação estabelecido na matriz, em 30 de Outubro de 1909, afim de que a Fiscalização pudesse fazer no porto o confronto entre esse livro e os documentos da receita. Vêr Relatorio da Directoria, 1921.

de 12 de Julho de 1888, afim de poder o Governo tornar effectivo o resgate das propriedades da Companhia Docas de Santos, ficando nesse sentido autorizado o Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas a mandar lavrar o necessario termo para ser assignado pelas partes contractantes.

Sobre o fechamento da conta de capital, requereu a Empresa que fossem levadas á conta desse capital as obras realizadas depois de 7 de Novembro de 1912. E suscitou-se duvida se isso podia ser deferido em face da legislação referente á Companhia. Ora, segundo a ultima prorogação (decreto n. 6.080, de 3 de Julho de 1906), a muralha do cáes de Paquetá a Outeirinhos devia estar concluida até 7 de Novembro de 1909; e o grande aterro até 7 de Novembro de 1912, e o foram; não podendo essa limitação comprehender, é claro, as obras complementares como ruas, armazens, etc., que só mais tarde se concluiram. Essa consideração era tanto mais logica quanto no mesmo decreto se limitava ao primeiro prazo a contrucção do mercado de peixe e se dilatava até 7 de Novembro de 1914 a do dique. Repetido no decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909, esse dispositivo de tempo só se referia apenas ao cáes? Ouvido o Procurador da Republica, seu parecer foi affirmativo, assim decidindo o Governo Federal (29 de Junho de 1915).

Com relação á situação creada pelo decreto n. 6.080, de 3 de Julho de 1906 dizia Rodrigo Octavio:

Do estudo desse decreto, que é o ultimo em que se fixam prazos para as obras da Companhia Docas de Santos, e onde apparece a data de 7 de Novembro de 1912, se conclue:

1°, que 7 de Novembro de 1912 era apenas o prazo para a conclusão do grande aterro correspondente ao trecho de cáes de Paquetá a Outeirinhos; logo

2°, que esse prazo não se podia referir á conclusão de todas as demais obras complementares para apparelhamento do cáes que por certo só podiam ser construidas depois de consolidado esse aterro a terminar em 7 de Novembro de 1912; tanto que

3°, nesse proprio decreto, clausula 4ª, se faz menção de obras a terminar em 1914.

E assim, recapitulando, da apreciação de todos esses actos referentes ao prazo para as obras de que é concessionaria a hoje Companhia Docas de Santos, se deduz:

1°, que por acto do Governo Provisorio, com força de lei, foi estabelecido:

a) para construcção de cáes, o prazo de 7 de Novembro de 1895;

b) para construcção dos armazens, tempo indeterminado, pois esses armazens seriam construidos á proporção das necessidades do commercio;

2°, que aquelle prazo (para construcção do cáes primitivo) foi successivamente prorogado, por actos do Poder Executivo, para 7 de Novembro de 1892;

3°, que em 1892 foi concedido um novo trecho de cáes, de Paquetá a Outeirinhos, para cuja terminação se fixou o dia 7 de Novembro de 1900;

4°, que o prazo para conclusão desse prolongamento de cáes foi successivamente prorogado para 7 de Novembro de 1906, 7 de Novembro de 1907 e 7 de Novembro de 1909.

Vejo no supplemento ao Relatorio do Ministerio de Obras Publicas (1912), sobre Portos do Brasil, a pag. 443, em a nota a pag. 464, que realmente nessa ultima data o cáes estava concluido, havendo se collocado a ultima pedra de seu capeamento no dia 6 de Novembro de 1909.

5°, que o prazo para conclusão do grande aterro, correspondente a esse prolongamento de cáes, foi fixado em 7 de Novembro de 1914 para a terminação do dique.

De onde se conclue, resumindo:

a) que o prazo para a conclusão do cáes terminou a 7 de Novembro de 1909;

b) que o prazo para a conclusão do grande aterro correspondente ao cáes, terminou em 7 de Novembro de 1912;

c) que para a construcção dos armazens não ha determinação de prazos;

d) que para outras obras autorizadas, prazos devem ser determinados.

Com relação á situação creada pelo decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909:

Em tal situação foi promulgado o decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909, que "estabelece bases para a prestação de contas do trafego do cáes de Santos". Esse decreto não se occupa de prazos, nada innova em materia de conclusão de obras; mas, na clausula V, a proposito de despezas com obras que devem constituir o capital da Companhia, o decreto se refere ao prazo de 7 de Novembro de 1912 como fixando o limite para conclusão das obras cuja importancia deve ser additada ao capital da Companhia.

Realmente os termos em que está redigida a clausula são de molde a gerar as duvidas de que nasceu a presente consulta. Mas, como se evidencia da deducção dos actos aqui examinados, esse prazo de 7 de Novembro de 1912, não corresponde de facto, nos termos das concessões, ao limite final das obras, mas sómente ao limite para a terminação do grande aterro.

Não só ha outras obras, referidas expressamente nas concessões (armazens: decreto n. 966, de 1890, clausula V; dique: decreto n. 6.080, de 1906, clausula I), cuja conclusão não ficou adstricta a esse prazo, como é logico que, se esse prazo fixa o termo da conclusão do grande aterro (decreto n. 6.080, de 1906, clausula 2ª), não póde fixar o termo da conclusão das obras, porque essas obras, indispensaveis para o aproveitamento desse aterro como cáes commercial, só podem ser iniciadas depois de, pelo menos, concluido o aterro, isto é, depois da referida data de 7 de Novembro de 1912.

Ainda:

Não póde, pois, a meu vêr, ser entendida essa clausula V do decreto de 1909 como impeditiva de que se levem á conta de capital obras concluidas depois de 7 de Novembro de 1912, e, para mim, toda a confusão se origina de um defeito de collocação das clausulas desse decreto.

A clausula IV se refere a despesas com obras novas que forem autorizadas e que devem ser incorporadas ao capital. Na clausula V se define esse capital, nelle se mandando additar as obras novas executadas até 7 de Novembro de 1912. Como o decreto é de 1909, póde parecer que as obras a que se refere a clausula V sejam as mesmas a que se refere a clausula IV; isto é, que as obras novas, cuja despeza em 1909 se manda incorporar ao capital, são as mesmas que devem estar concluidos em 1912.

Que assim não é, entretanto, em face dos termos das concessões, já ficou demonstrado neste parecer; o prazo de 7 de Novembro de 1912 não corresponde, pelas concessões da Companhia, ao limite final para a conclusão de suas obras. E se fossem as mesmas obras visadas pelas duas clausulas, teriamos uma duplicata de disposição, pois que na clausula IV se manda incorporar essas obras ao capital, e na clausula V se manda additar essas obras ao capital, o que seria a mesma coisa dita duas vezes no mesmo decreto, e parece absurdo que assim houvesse agido o legislador.

Concluindo:

E assim entendendo:

Na clausula V (que deveria ser a IV) ter-se-ia fixado o capital da Companhia:

a) na somma dos orçamentos até a data do decreto (4 de Outubro de 1909), representados pelas respectivas obras;

b) no valor das obras que forem executadas até 7 de Novembro de 1912.

Na clausula IV (que deveria vir depois), ter-se-ia determinado que ao capital fixado se incorporariam:

a) as despesas com obras novas que fossem autorizadas pelo Governo;

b) as despesas com as obras de reconstrucção ou de consolidação que não fossem motivadas por defeitos de conservação primitiva ou por falta de conservação.

Esta me parece a ordem logica em que as clausulas devem ser entendidas.

E que as obras novas a que se refere a clausula IV não estão adstrictas ao prazo mencionado na clausula V prova-o ainda a natureza da segunda ordem de trabalhos especificados nessa clausula IV.

Por essa parte da clausula devem ser incorporadas ao capital as obras de reconstrucção das obras primitivas.

Ora, é evidente que a execução dessas obras de consolidação e reparação (cuja importancia deve ser incorporada ao capital) não póde ser limitada a 7 de Novembro de 1912; pois consolidação e reparação só podem ser feitas após a conclusão das obras primitivas. E se é assim evidente que essas não estão adstrictas ao referido prazo, é claro que tambem não o estejam as obras novas referidas englobadamente com essas na mesma disposição.

De tudo quanto vem exposto, parece-me que se deve concluir que os requerimentos da Companhia Docas de Santos devem ser deferidos.

Mais:

O dispositivo que fixou a data de 7 de Novembro de 1912 (decreto n. 6.080 de 1906, clausula 1ª), data repetida no decreto de 1909, refere-se, é certo, de modo geral "ás obras do cáes de Santos de que é concessionaria a Companhia"; mas parece-me evidente que esse dispositivo apenas se refere ás obras propriamente do cáes, e não ás demais obras complementares e accessorias, por isso que se a clausula I fixa esse prazo de modo geral, a clausula seguinte define expressamente as obras que têm de ser concluidas nelle, a saber: a muralha do cáes, até 7 de Novembro de 1909, e o grande aterro correspondente, até 7 de Novembro de 1912.

Não consistindo só em muralha e aterro das obras de que é concessionaria a Companhia, mas versando igualmente a concessão no apparelhamento do cáes commercial com guindastes, vias ferreas e armazens (clausula I do decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888), além de outras varias autorizadas expressamente por decretos posteriores, é claro que para as outras obras que não estão especificadas na clausula II do decreto de 1906, nada tem que vêr o prazo fixado na clausula I do decreto, do que é prova esse mesmo decreto, que, na clasula IV, se refere a obras que têm de ser terminadas depois de 1912, em 1914.

Como quer que seja, porém, accresce ainda dizer que quaesquer que fossem os termos desses decretos, elles, simples actos do Poder Executivo, não podiam ter modificado o dispositivo da parte final da clausula V do decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890, acto do Governo Provisorio, e que conjuntamente com os decretos imperiaes anteriores ns. 9.979, de 12 de Julho de 1888 e 10.277, de 20 de Julho de 1889, estabelece as bases fundamentaes dos direitos da Companhia Docas de Santos. Ora a parte final da referida clausula V do decreto de 1890 exceptua do prazo para conclusão das obras ahi fixado "os armazens que serão construidos á proporção das necessidades do commercio".

Parece-me, pois, fóra de duvida que os requerimentos pedindo para incorporar ao capital a importancia verificada na construcção de armazens e obras complementares devem ser deferidos". (7)

Reappareceu tambem, nessa decada, a questão dos impostos municipaes sobre os estabelecimentos da Empresa, especialmente o Frigorifico e as casas de operarios. Representou a Companhia á Camara Municipal e ao Ministro da Viação. Disse áquella (16 de Novembro de 1924):

A Directoria da Companhia Docas de Santos vê-se na contingencia de novamente se dirigir a essa respeitavel corporação, para reclamar contra os lançamentos que para o exercicio de 1925 acabam de ser procedidos por funccionarios da Prefeitura, recahindo sobre bens e propriedades a cargo desta Companhia, destinados ás obras e serviços federaes do porto de Santos.

As casinhas do Jabaquára e as casas de residencia á Avenida Rodrigues Alves servem de habitação gratuita ao pessoal da Companhia e os armazens do antigo Trapiche do Paquetá acham-se fechados e se forem utilizados o serão no serviço da Companhia, bem provavelmente para receberem mercadorias de importação.

Não precisa reproduzir aqui os fundamentos de ordem constitucional, legal e contractual, os julgados dos Tribunaes e as decisões e avisos do Governo dirigidos a esta respeitavel Municipalidade, todos os quaes proclamam a isenção de quaesquer impostos estaduaes e municipaes, de que goza a Companhia Docas de Santos. Ainda em 13 de Fevereiro do corrente anno, o Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas officiou ao Sr. Presidente da Camara Municipal de Santos, contra os lançamentos para pagamento de impostos municipaes, declarando que a Companhia estava "isenta de impostos quer sejam federaes, estaduaes ou municipaes, de accôrdo com o art. 19, da Lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903 e aviso n. 287, de 22 de Maio de 1907".

Em taes termos e para que cessem de vez esses lançamentos fiscaes, a Directoria da Companhia, reiterando o que tem allegado e pedido em innumeros e continuos officios, vem solicitar da respeitavel Camara Municipal de Santos as providencias necessarias.

O Governo já havia de facto providenciado por meio deste aviso do Ministro da Viação á mesma Camara (*Diario Official*, 19 de Fevereiro de 1924):

Tendo a Companhia Docas de Santos, em requerimento que dirigiu a este Ministerio, reclamado contra o acto dessa Camara Municipal, lançando-a para pagamento de imposto pelo frigorifico que a mesma installou no cáes de Santos, pelos lettreiros e pelas casas que gratuitamente cede aos seus operarios encarregados do serviço de carga, descarga e conservação, o Sr. Ministro determina que vos communique estar aquella Companhia isenta de impostos, quer sejam federaes, estaduaes ou municipaes, de accôrdo com o art. 19 da lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903 e o aviso deste Ministerio n. 287, de 22 de Maio de 1907.

CAPITULO LXIII

FAVORES E ISENÇÕES

Tinha a Empresa iniciado no decennio anterior, como vimos, certas reducções em suas taxas e feito outros favores, embora não houvesse o rendimento ido a 12 %. Mas pouca publicidade deu a isso. Nos annos em estudo foram varias as

---

(7) Aviso n. 852. "Declaro-vos, outrosim, que fica estabelecida a data de 7 de Setembro de 1924 para o encerramento da conta de capital e conclusão das obras já autorizadas". Ministerio da Viação e Obras Publicas, *Diario Official*, de 19 de Dezembro de 1923.

concessões dessa e de outra natureza, quer ao Governo quer ao commercio (8), dando de algumas constancia nos seus Relatorios.

Assim, era invariavel não cobrar a Empresa ao Governo nenhuma despesa por serviços maritimos e reparações em vasos de guerra, estacionados em Santos ou de passagem. Esses serviços eram tão frequentes, disse a Directoria, que sua enumeração "não se comportaria nas paginas limitadas dos nossos relatorios" (1917). Pela primeira vez um destes deu a publico documento a tal respeito, — carta do Capitão do Porto de Santos, Capitão de Mar e Guerra F. de Barros Barreto, que ao deixar as funcções, entre outras coisas, escreveu (19 de Julho de 1916):

> Os auxilios materiaes e de pessoal que a Companhia Docas de Santos sempre, com a maior presteza e bôa vontade, prestou a esta Capitania, foram relevantes e patrioticos, sem os quaes não teria a Superintendencia de Navegação conseguido, com brevidade, o serviço feito no balizamento, e a Administração Naval fazer grande economia, não só nesse serviço como em outros.
>
> Tornando publico esse procedimento da Companhia Docas de Santos, rendo minha homenagem á sua Directoria, e, por vosso intermedio, solicito a publicação desta despedida.

Dos archivos, e ao acaso, constam as duas seguintes communicações. A Empresa ao Almirante José Pinto da Luz, Ministro da Marinha (21 de Março de 1901):

> Accusando o recebimento do officio que, com data de hoje, V. Ex. se dignou endereçar á Directoria desta Companhia, cabe-lhe dizer a V. Ex. que muito penhorada pelas palavras agradaveis que lhe dirigiu a proposito do desencalhe do cruzador *Barroso*, no porto de Santos, pensa não ter feito mais que o seu dever no serviço que felizmente, com tão bom exito, teve occasião de prestar ao Governo Federal.

Da Empresa ao Contra-Almirante Henrique Pinheiro Guedes, Commandante da 2ª Divisão Naval (20 de Agosto de 1902):

> Accusando a recepção do officio de V. Ex. de 1º de Agosto corrente, em que pede a esta Directoria para informal-o da importancia dos concertos feitos pelas nossas officinas nas caldeiras de um dos navios da Marinha Brasileira sob o Commando de V. Ex., cabe-nos dizer-lhe, em resposta, que, sendo as nossas officinas para uso exclusivo desta Companhia, que não explora a industria de concertos ou construcções alheias ás suas obras, não tem ella agora, como das outras vezes, nenhuma conta a apresentar a V. Ex. pelos serviços que prestou a um navio da nossa Marinha de Guerra.

Por ultimo, com relação á esquadra estacionada em 1924, esta carta do Ministro da Viação (16 de Agosto de 1925):

> Foi-me grato receber e transmittir ao Sr. Presidente da Republica a noticia e relação dos trabalhos technicos realizados nas officinas dessa Companhia, em Santos, para os destroyers, encouraçados, rebocadores, aeroplanos e para os holophotes, canhões e metralhadoras da esquadra sob o commando do Almirante José Maria Penido, em operações contra a revolta que teve por theatro o Estado de São Paulo, no mez de Julho findo.

---

(8) Entre outros favores consta o da cessão de um armazem para a alfandega, já referida, e a cessão, tambem sem retribuição, dos armazens precisos para o deposito de 250.000 saccas de café do Estado (30 de Abril de 1917).

> Tenho muita satisfação em declarar ao Sr. Presidente e mais Directores dessa Companhia o grande apreço em que o Governo tem os relevantes serviços que prestaram á causa da lei e o desinteresse com que renunciaram a cobrar as despesas feitas e registro agradecido essa demonstração de nobre patriotismo (9).

Ao commercio, foram de citar, entre 1916 e 1925, varias concessões. Em 1916: autorização para retirada das mercadorias retardadas nos armazens até á vespera dos leilões, pagando os respectivos donos sómente a armazenagem correspondente a dois mezes (autorização dada pelo Ministro da Fazenda á Alfandega do Rio de Janeiro e, mediante pedido da Associação Commercial de Santos, extendida á Empresa e por esta attendida); ampliação por mais 24 horas do prazo de 48 marcado para o desembaraço das mercadorias despachadas sobre agua, contando-se este ultimo prazo do pôr do sol do primeiro dia util que se seguisse á descarga (solicitação do Centro de Despachantes da Alfandega de Santos) (10); concessão do prazo de 30 dias, livre das taxas de armazenagem, para a retirada das mercadorias de importação, visto o atrazo da correspondencia postal devido á guerra (concessão solicitada pelo Centro de Commercio e Industria de São Paulo). A proposito desses favores exprimiu-se a Directoria (Relatorio de 1916):

> A Associação Commercial de Santos e o Centro do Commercio e Industria de São Paulo, duas respeitabilissimas corporações, uma na séde dos nossos estabelecimentos, e outra na Capital do Estado, dão testemunho da nossa bôa vontade e desinteresse na satisfação de todas as pretensões justas, razoaveis, e honestas dos que se utilizam dos serviços prestados no porto de Santos.
>
> No meio da grita que espiritos prevenidos e despeitados levantam systematicamente contra a Companhia, confortam-nos essas manifestações de justiça, partidas de orgãos tão valiosos e independentes do commercio e da industria.

Foram de notar outros serviços, aos quaes se referia este communicado da Associação Commercial de Santos á Empreza (1 de Maio de 1916):

> Notamos, que, não obstante ter sido reduzida a receita dessa collectividade a cerca de 17.000 contos em 1915, e 18.000 contos em 1914, contra cerca de 28.000 em 1913, a Companhia fez concessões valiosas ao commercio e ao publico em geral, entre as quaes as que solicitamos e que o relatorio enumera. Prova isto o bom desejo que nutre a Companhia de manter a maior harmonia com o commercio e a industria de São Paulo, auxiliando-os em tudo que possa conciliar os interesses da Companhia e das partes (11).

---

(9) Escreveu a Empresa ao Ministro da Viação, em 9 de Agosto de 1924: "Temos o prazer de passar ás mãos de V. Ex. a relação dos serviços technicos prestados pela nossa Companhia á Esquadra sob o commando do Almirante J. Maria Penido, no porto de Santos, durante os dias que durou revolução do Estado de São Paulo.

"Todos esses serviços foram feitos com presteza, trabalhando dia e noite as nossas officinas de modo a satisfazer a urgencia que a situação impunha. A Companhia Docas de Santos pede permissão a V. Ex. para não cobrar as despesas oriundas da situação creada, sentindo-se feliz em ter podido prestar os serviços acima referidos".

(10) "Agradecidos por mais esse optimo serviço á nossa praça, quiçá ao commercio paulista, é-nos grato registrar a bôa vontade com que essa Companhia procura satisfazer as solicitações que lhe fazemos em nome de respeitaveis interesses commerciaes e o accôrdo que repetidamente manifesta na solução dos differentes casos em que é empregada a mediação do nosso Instituto". Officio da Associação Commercial de Santos á Empresa, 4 de Janeiro de 1916.

(11) "Destacados, assim, os recentes serviços da Associação Commercial e do Centro do Commercio e Industria, força é igualmente pôr em relevo a abnegação e a bôa vontade com que a Companhia Docas tem correspondido aos esforços desses órgãos representativos, embora cortando fundo nas rendas que lhe estão asseguradas por contractos firmes e valiosos.

Foram de notar, em 1917: a ampliação por 30 dias do prazo para retirada livre das mercadorias de importação, sem pagamento de taxas de armazenagem, o que importou em 629:891$300, que a Companhia deixou de receber no anno; e reducção da taxa de armazenagem para os cafés que o Estado adquiriu por conta do Governo da União, na razão de cem réis por sacca de 60 kilos pelos dois primeiros mezes e 25 réis pelo tempo que excedesse, por mez, tudo a pedido tambem do Estado de São Paulo, pelo intermedio de seu Secretario do Thesouro, J. Cardoso de Almeida; ao que se juntou, em 1920, a reducção de 20 % das taxas sobre a carne recebida no Frigorifico da Companhia, tanto congelada como resfriada.

Em 1921, a Associação Commercial de São Paulo, com apoio do Presidente do Estado, solicitou a reducção de 50 % na taxa de armazenagem a que estavam sujeitas as mercadorias até 1° de Junho; e posteriormente, solicitou a extensão desse favor ás mercadorias entradas até 31 de Agosto. Attendeu a Empresa, apezar dos sacrificios que isto acarretava. Escreveu a Directoria (Relatorio de 1922):

> Como no porto de Santos não se cobra o imposto de 2 % ouro sobre a importação, passou elle, com taes reducções, a execpcional e privilegiada situação dentre os demais portos quanto ao commercio de importação.
>
> Como dissemos, as reducções de 1920 e 1921 importaram em grande sacrificio, pois de todos é conhecido o extraordinario encarecimento, durante e depois da guerra, dos materiaes e dos salarios do pessoal, indispensaveis á execução dos serviços portuaes, notando-se que as taxas que cobramos são as mesmas de 20 annos atraz. Mas, o commercio se debatia em angustiosa crise pela depressão da taxa cambial.
>
> A solução que adoptamos, além de razoavel, nos proporcionou nova occasião de mostrar que a nossa Companhia nunca deixou de auxiliar o commercio e a industria, ainda que com prejuizo. Se centenas de casos já não tivessem posto em relevo esse seu espirito de conciliação de interesse e de bôa vontade, bastaria o quadro seguinte, que informará em quanto importaram as reducções concedidas na taxa de armazenagem durante o anno de 1921:

	Armazenagem que deviam pagar	*Importancia do abatimento*	*Importancia paga*
Janeiro	13:496$000	6:748$000	6:748$000
Fevereiro	14:880$809	7:440$400	7:440$400
Março	45:293$800	18:538$900	26:754$900
Abril	73:185$800	29:711$300	43:474$500
Maio	47:230$800	36:088$600	11:142$200
Junho	76:533$700	25:600$400	50:933$300
Julho	369:612$600	187:482$100	182:130$500
Agosto	359:954$800	179:977$400	179:977$400
Setembro	1.314:210$000	657:105$000	657:105$000
Outubro	1.146:556$800	650:624$000	495:932$800
Novembro	195:015$200	107:720$900	87:294$300
Dezembro	83:857$300	45:745$100	38:112$200
	3.739:827$600	1.952:782$100	1.787:045$500

Em 1922, identica concessão. A isenção de taxas para estabelecimentos pios e congeneres fôra, na anno anterior, de 76:247$100, subindo em 1922 a réis

---

E' de estimar que serviços identicos continuem a intensificar a utilidade dessas representações de classe; e, deste modo, ellas provarão, como provará a Companhia Docas, que, acima de maledicencias e levianidades, esses corpos collectivos procuram favorecer o commercio e a industria em tudo quanto [illegible] conciliar e harmonizar os interesses legitimos". *Tribuna*, Santos, 19 de Maio de 19[illegible]

156:514$900, e as reducções de armazenagem montaram a 556:381$800. São do Relatorio da Directoria de 1926:

> Durante o anno de 1925, a nossa Companhia, sempre no intuito de auxiliar a lavoura, o commercio e a industria, concedeu com a devida equidade e sem favorecer uns contra outros, varias dispensas de pagamento de armazenagem, que se elevaram a importante somma.
>
> Attendendo á solicitação do Secretario da Justiça e Segurança Publica do Estado de São Paulo, ainda dispensou por diversas vezes, a armazenagem de volumes importados por este Estado, contendo artigos, apetrechos e apparelhamentos destinados á sua Força Publica e á Inspectoria de Vehiculos.
>
> Continuou, tambem, a isentar as casas de caridade de São Paulo e Santos do pagamento da armazenagem e outras taxas por medicamentos, apparelhos e artigos importados para o serviço hospitalar.

A medida permanente, definitiva, por que tanto bradava São Paulo, estava na reducção proposta pela Companhia em troco do prolongamento do cáes. Foi o que a Empresa, se apressou a dizer, não com receio da reducção da capatazia, em consequencia da disposição orçamentaria vigente. São Paulo pareceu annuir, mas sem sequencia. Estes trechos do Relatorio da Directoria são expressivos (1917):

> Tanto o Governo Federal como o do Estado declaravam-se empenhados em diminuir as despesas da exportação dos generos e productos nacionaes, auxiliando a lavoura e a industria.
>
> Neste sentido, a lei do orçamento n. 3.070 A, de 31 de Dezembro de 1915, no art. 2°, n. XX, autorizou o Governo a promover a reducção das taxas de capatazias sobre generos nacionaes de exportação para o estrangeiro ou por cabotagem, disposição que a lei actual n. 3.213, de 30 de Dezembro de 1916, no art. 7°, manteve.
>
> Pareceu á Directoria da Companhia Docas de Santos que devia partir desta Companhia, sempre prompta a servir ao commercio, á industria e á lavoura, a iniciativa desse movimento, e ainda insistir perante o Governo Federal sobre o assumpto da sua exposição de 24 de Janeiro de 1913, lembrando a conveniencia de se providenciar desde já sobre o prolongamento do cáes actual de Santos, que, na forma dos seus contractos, constitue uma dependencia das obras de melhoramento já realizadas naquelle porto.
>
> Sabeis que as taxas dos serviços da Companhia são estabelecidas por proposta desta e approvação do Governo Federal (Lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, art. 1°, § 5°), e que a reducção dessas taxas sómente póde ser feita, se os lucros liquidos da Empresa excederem de 12 % do capital empregado (Lei n. 1.746, cit. art. 1°, § 5°, 2ª alinea; decreto n. 6.501, de 6 de Junho de 1907, art. 31; decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909, clausula III, e respectivo contracto de 8 desse mez e anno, clausula III. Até hoje os lucros liquidos da Companhia não alcançaram aquelle maximo, e nesses tres ultimos annos muito se distanciaram do limite contractual.

Adiante:

> Antes de se dirigir ao Governo Federal, a Directoria da Companhia procurou conciliar os seus interesses com o do Estado de São Paulo.
>
> Para attingir a esse *desideratum*, o nosso Director-Presidente teve, em Dezembro do anno passado, duas conferencias com o honrado Presidente daquelle Estado, o Exmo. Sr. Dr. Altino Arantes, assistindo-as o digno Secretario da Fazenda, o Exmo. Sr. Dr. Cardoso de Almeida; nellas se discutiram não só a conveniencia de a Companhia preparar o porto de Santos ao seu natural destino em futuro não remoto, como a reducção das taxas de capatazias, de modo a proporcionar maiores vantagens á exportação dos generos de producção do Estado.
>
> Foi então assentado de pleno accôrdo entre o Governo do Estado de São Paulo e a Directoria da Companhia Docas de Santos:

1°, que a Companhia prolongaria o cáes actual, dando á muralha a profundidade de 10 metros nas aguas minimas, mantidos os termos e as condições dos contractos vigentes, isto é, este prolongamento, méra dependencia das obras do porto de Santos, far-se-ia sem favores novos, ficando subordinado á clausula VIII do decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890 e ao artigo unico do decreto n. 11.907, de 19 de Janeiro de 1916;

2°, que a Companhia reduziria de 50 % as suas taxas de capatazias pelo serviço de embarque e desembarque dos generos e mercadorias de exportação, continuando a ser de 5$000 por tonelada ou fracção de tonelada a taxa sobre madeiras nacionaes.

Concluindo:

Não podia a Directoria da Companhia demonstrar mais positivamente o seu grande desinteresse e o empenho em attender aos reclamos da Administração do Estado de São Paulo, fazendo desapparecer attrictos e rixas que até hoje só tem redundado em prejuizo de todos. No momento actual, em que as rendas da Companhia têm decrescido tão fortemente, essas concessões representam um sacrificio. Mas, tal o desejo de vêr harmonizados os interesses daquelle Estado com os da Companhia, que a Directoria não hesitou em firmar essas bases, para o pedido que em breve dirigirá ao Governo Federal, e ás quaes, esperamos, dareis em tempo a vossa approvação.

A Directoria sente-se satisfeita e manifesta aqui o seu reconhecimento aos Exmos. Srs. Presidente e Secretario da Fazenda do Estado de São Paulo pela distincta gentileza e bôa vontade que revelaram nas conferencias com o nosso Director-Presidente e que permittiram chegar a resultado pratico e valioso.

Não caminhou, porém, esse entendimento. A Empresa ia vêr-se objecto de uma acção judicial vultuosa, reclamando a devolução da taxa de capatazias e, não procedendo isso, a do excesso pago desde 1916; e a questão da reducção da taxa por disposição orçamentaria só se resolveria definitivamente em 1930, pelo Supremo Tribunal Federal. Aliás, havia-se publicado em São Paulo, a proposito do annunciado entendimento (*Correio Paulistano*, 30 de Abril de 1917):

A Companhia Docas de Santos, em seu relatorio hontem publicado, declara que entre ella e o Governo do Estado ficára assentado o prolongamento do cáes actual, bem como resolvida a reducção das taxas de capatazias.

Sabemos que esses dois assumptos foram, com effeito, objecto de conferencia entre os Srs. Presidente do Estado, Secretario da Fazenda e os representantes das Docas de Santos, mas que sobre elles o Governo do Estado não se pronunciou de modo definitivo, tendo apenas manifestado o seu desejo de que se encontre uma solução conciliatoria de todos os interesses, para, em tempo opportuno, com empenho e bôa vontade, patrocinal-a perante o Congresso Nacional e o Governo da União, unicos poderes competentes para o caso.

Comquanto a publicação não revestisse caracter official, entendeu a Companhia insistir na sua afirmativa, publicando (21 de Maio de 1917):

A nota do *Correio Paulistano*, na edição de hontem, 30 de Abril, sobre o topico do Relatorio da Companhia Docas de Santos, merece reparo por parte da Directoria desta Companhia.

O Presidente da Companhia, conferenciando com o Exmo. Sr. Presidente do Estado de São Paulo e seu digno Secretario de Fazenda, com o fim de encontrar uma solução conciliatoria dos interesses da Empresa do Cáes de Santos com os da exportação dos productos da lavoura e industria paulista, que pudesse ser estabelecida em termos praticos e equitativos, teve a felicidade de, após longo exame e discussão, assentar com SS. Exas. as bases de um accôrdo definitivo.

Pateo para volumes pesados com guindaste electrico de 30 toneladas (1929)

Essas bases constam não sómente do relatorio apresentado em 30 do mez findo, á assembléa geral accionistas, como da minuta do requerimento-proposta, que, em Dezembro proximo passado, o Presidente da Companhia enviou ao Exmo. Sr. Presidente do Estado, reproduzindo fielmente os termos ajustados por ambas as partes, e que deveria ser encaminhado ao Governo Federal.

A Companhia Docas de Santos, convencida das grandes vantagens que advirão á lavoura e ás industrias paulistas pela reducção das taxas de capatazias ,apezar dos sacrificios que venha a supportar, mantem integralmente os termos da sua alludida proposta, que, com o apoio do Governo do Estado de São Paulo, espera vêr acceita pelo Governo Federal.

Por esse tempo, entendeu o Inspector da Alfandega de Santos promover contra a Empresa diversos processos administrativos, condemnando-a a pagar direitos e multa de direitos em dobro, que ascendiam a elevada somma a adjudicar-se aos funccionarios aduaneiros denunciantes. Tendo appellado a Empresa para o Ministro da Fazenda, em todos esses processos lhe foi dado provimento ao recurso, para o effeito de exonerar-se de culpa a Companhia e promover-se a responsabilidade dos culpados. Num desses processos assim se expressou o Ministro da Fazenda ao Delegado Fiscal em S. Paulo (*Diario Official,* 24 de Junho de 1917):

Com o officio n. 309, de 16 de Agosto do anno passado, transmittistes o processo em que a Companhia Docas de Santos recorre da decisão da Inspectoria da Alfandega de Santos, que a responsabilisou pela sahida clandestina de 17 caixas com diversas mercadorias, vindas de Liverpool, no vapor inglez *Araguaya,* entrado em 8 de Janeiro do anno passado, condemnando-a ao pagamento de 6:393$530, sendo em ouro 2:514$960 e em papel 4:393$570, e mais a multa de direitos em dobro.

Declaro-vos, para os devidos fins e em solução ao assumpto, que o Sr. Ministro, por despacho de 12 do fluente, resolveu dar provimento ao recurso, pelas seguintes razões: os armazens da recorrente têm as mesmas regalias e os mesmos onus dos pertencentes ás Alfandegas, consistindo apenas a sua differença na sua administração. Em taes condições, os casos de subtracção, quer de mercadorias contidas nos volumes, quer dos proprios volumes, são regulados pelos preceitos da Consolidação (arts. 184, 185 e 246 seguintes), respondendo sómente a recorrente perante a Fazenda, pelos direitos correspondentes ás mercadorias ou volumes subtrahidos, e perante o dono das mercadorias ou volumes, pelo valor dos mesmos, como fiel depositaria.

Mais:

A especie de que trata o processo em questão não se enquadra nos dispositivos citados, por não se tratar de subtracção, mas de um caso de fraude: os volumes foram despachados, tiveram sahida, não pagando, porém, a totalidade dos direitos devidos, ou antes, pagando-os calculados sob classificação diversa da que competia ao conteudo dos mesmos volumes.

Se esta fraude se levou a effeito com concerto de vontades e com a connivencia de empregados, ha um crime contra a Fazenda e a punição é exigir do autor ou do responsavel legal delle a indemnização do damno e das penas pecuniarias applicaveis ao caso, e não responsabilizar a recorrente, que guardou os volumes e delles fez entrega ao empregado aduaneiro incumbido da respectivo conferencia de sahida.

Outrosim, vos declaro haver o Sr. Ministro resolvido, pelo mesmo despacho, recommendar á Alfandega de Santos que melhor e mais rigorosamente apure a responsabilidade do caso, para que não fique impune um procedimento contrario e lesivo aos interesses da Fazenda.

A Legação da Hespanha em nota de 3 de Julho de 1915, dirigida ao Governo Federal, pediu a creação de um entreposto em Santos, para evitar o augmento de despesa ás mercadorias desembarcadas nesse porto com destino a outros.

Ouvida a Directoria da Companhia, informou esta (20 de Setembro de 1915) que se achava por lei e pelos seus contractos habilitada a guardar e depositar mercadorias destinadas a entreposto, nos casos em que o permittia a legislação aduaneira (lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, art. 1°, § 12; decreto n. 1.286, de 17 de Fevereiro de 1893, art. 1°), e propôz, para attender ao pedido, as mesmas taxas de armazenagem, mandadas cobrar pela ordem n. 100, de 7 de Maio de 1907, no entreposto de Santo Antonio do Rio Madeira, como havia suggerido a Sub-Directoria da Receita Publica, e, ainda, para maior vantagem, as taxas de capatazias do art. 12 de lei n. 428, de 10 de Dezembro de 1896, cobradas uma só vez por todas as operações do embarque e do desembarque das mercadorias.

CAPITULO LXIV

A SEXTA CAMPANHA

Não tendo tido concessão para prolongamento do cáes, como ensaiara directamente junto do Governo Federal ou em cauda orçamentaria, restava a São Paulo a reducção das capatazias, de accôrdo, no seu parecer, com o disposto na lei n. 3.070, de 31 de Dezembro de 1915, referida atraz.

Seria a sexta grande campanha contra a Companhia. Mas sahiria esta ainda ahi, victoriosa. Morto, não testemunharia Candido Gaffrée mais essa victoria da perseverança e da fé na garantia do seu direito. Bem é certo que a estructura, legal, sobre que assentou seu immenso esforço, foi a causa maior do seu exito; mas não é menos verdadeiro que não teria este se succedido pela forma que expuzemos, se a maneira de ser do homem, sua tenacidade, o dynamismo que revelou, o senso industrial que teve, fossem outros. Já agora podia-se dizer que, apezar de tudo, venceu de vez a Empresa e teve, todavia, embaraços enormes, que iam desde os preconceitos populares e officiaes, intermittentemente destruidos e a cada passo renovados, até a expressão de poder do Estado, quando não o expoente de cultura pessoal e politica de seus homens, entre os melhores do Brasil.

Como se vio, argumentava São Paulo ser obrigatoria a reducção das capatazias, pois com esse fito se propuzera a emenda na Camara Federal. Era a Companhia de opinião que, sendo outra emenda vencedora no Senado, a reducção só podia fazer-se, nas concessões com contracto com a União, de accôrdo com as respectivas empresas. Essa divergencia levaria quasi tres lustros a decidir-se, resolvendo-a, por fim, o Supremo Tribunal Federal em 1930, a favor da Companhia.

Logo no anno seguinte á promulgação da lei n. 3.070, de 31 de Dezembro de 1915, ensaiou o Governo do Estado a execução, junto do Federal, do que entendia ser sua interpretação. E dois annos depois, em 1917, exportadores de Santos propuzeram no judiciario acção com o mesmo objectivo. Quanto áquella, a noticia de que viera ao Rio o Secretario da Agricultura e Fazenda de São Paulo, J. Cardoso de Almeida, afim de obter a execução (12), fez a Empresa publicar o seguinte (*Jornal do Commercio,* 21 de Março de 1916):

> A Companhia Docas de Santos nunca se recusou a entrar em accôrdo com o Governo quanto á reducção das taxas de capatazias so-

(12) Noticiando essa vinda e a conferencia havida no Palacio do Cattete, escreveu o *Jornal do Commercio* do dia immediato:

"Em seguida, foi ventilada na conferencia a necessidade de ser applicada a disposição do orçamento vigente, que reduziu de 300 para 90 réis a taxa de capatazia nos portos da Republica. Como os demais Estados, São Paulo necessita urgentemente dessa medida, em beneficio de sua producção, principalmente de cereaes" (20 de Março de 1916).

bre generos de producção do Estado de São Paulo, e, nesse sentido, já fez a mais positiva declaração. Ella oppõe-se, sim, a que se pretenda modificar arbitrariamente clausulas contractuaes a golpes de disposições odientas e incomprehensiveis insertas nas leis do orçamento. O contracto sómente póde ser alterado por mutuo accôrdo dos que o firmaram.

A Companhia, logo que surgiu essa nova tentativa de ataque aos seus direitos e interesses, protestou contra o attentado, ao qual não se poderia submetter sem o sacrificio dos capitaes nacionaes a seu cargo e defesa, pois é sabido que não tem garantia de juros nem subvenções e, ouvindo eminentes jurisconsultos, maior confirmação obteve da solidez e clareza do seu direito.

Procedimento identico tiveram as outras empresas de melhoramentos de portos, que continuaram a cobrar as suas taxas contractuaes.

De facto, tinha a Companhia proposto preliminarmente ao Estado, para entendimento posterior com a União, o prolongamento do cáes mediante a reducção de 50 % de suas taxas de capatazias, não só de exportação mas de importação, como havia anteriormente proposto na proporção de 50 e 30 %. Agora, lembrava mais uma vez esses propositos, recordando como, de accôrdo com o voto vencedor a interpretação que prevalecia era a sua, em resposta a uma communicação de fonte paulista (13) (*Jornal do Commercio*, 25 de Março de 1916):

A communicação não está de accôrdo com os factos, porque a lei actual do orçamento não reduziu incondicionalmente as taxas de capatazias; ao contrario, teve a cautela de respeitar os contractos das empresas de docas, autorizando o Governo a entrar em accôrdo com essas empresas, sobre a reducção das taxas de capatazias para generos nacionaes de exportação, sem lhes conceder quaesquer vantagens ou favores.

E' interessante dar publicidade aos topicos principaes da acta da 53ª sessão da Commissão de Finanças da Camara, de 10 de Novembro do anno passado: o Sr. Carlos Peixoto (relator da receita) recordava que, das palavras com que o Sr. Cardoso de Almeida encaminhou a votação da emenda, constava a declaração de que, approvada ella nos termos por elle propostos, ficava cabendo ao Poder Executivo a responsabilidade de verificar quaes os contractos de melhoramentos de portos que permittem e quaes os contractos que não admittem a applicação constante da emenda.

Indagava, pois, da commissão se essa declaração, mediante a qual a Camara votou a emenda, devia ou não devia ser tomada em consideração para a redacção da mesma emenda, offerecendo ao exame da Commissão tres ou quatro formulas de redacção, cuja escolha depende exactamente da solução dessa preliminar. A esse proposito houve demorado debate.

Mais.

O Sr. Cardoso de Almeida concordava na necessidade de se dar redacção ao topico, visto ser impossivel fazel-o apenas materialmente

---

(13) "A' Companhia Docas de Santos não assiste o direito de oppôr-se á execução da lei, que, em beneficio da producção nacional, reduziu as taxas de capatazias.

"A reducção dessas taxas não depende de accôrdo com os interessados, mas exclusivamente da vontade do legislador.

"De conformidade com a lei de 1869 e contractos em vigor ,a Companhia Docas de Santos tem o direito de cobrar taxas que remunerem o seu capital e os serviços que foram objecto da sua concessão. Essas taxas resultantes de contractos são as de atracação, carga, descarga, dragagem, armazenagem e transporte.

"O serviço de capatazias não fez parte da concessão obtida. Esse serviço é alfandegario, e só por uma delegação especial do Governo foi confiado á Companhia Docas". No *Jornal Commercio*, 24 de Novembro de 1916.

de accôrdo com o votado, mas sustentava que qualquer que fosse a redacção, sempre ficava ao Executivo o direito de regular a applicação, conforme as disposições dos contractos dos diversos portos melhorados. O Sr. Raul Fernandes requeria, porém, á Commissão que fossem examinadas as notas tachygraphicas do pequeno discurso do Sr. Cardoso de Almeida, na occasião da votação, por lhe parecer que a publicação do *Diario do Congresso* não traduzira fielmente aquellas palavras; requeria que se verificasse esse ponto, porque sustentava que pelas formulas de redacção propostas pelo relator, o Executivo ficaria sem liberdade na applicação da medida. Deferido esse requerimento, compareceu o estenographo Dr. Americo Vaz, trazendo as notas tachygraphicas que traduziu elle proprio para a Commissão, apurando-se a existencia, no discurso do Sr. Cardoso de Almeida, do seguinte trecho: "de modo que o Governo applicará ou deixará de applicar, respeitando os respectivos contractos..."

Tinha São Paulo autoridade para perseverar no seu proposito, quando, sob o mesmo Secretario de Estado, se haviam elevado ali os impostos, especialmente sobre o café, creando-se tambem a taxa de 100 réis por sacca que transitasse nas estradas de ferro; quando a saccaria augmentara para 2$400; os fretes ferroviarios e maritimos se haviam elevado em consequencia da guerra, tudo isto em contraste com enorme diminuição na renda da Companhia? E não era exacto que a capatazia no Rio fosse de 90 réis apenas. Escreveu a Directoria (Relatorio de 1916):

E' doloroso, Srs. Accionistas, que em nossos relatorios tenhamos de registrar factos dessa ordem.

Sabeis que as taxas que cobramos no porto de Santos são as mais baratas de todos os outros portos, melhorados sob o regimen da lei de 1869; não ignoraes que temos feito expontaneamente reducções valiosas em nossa tarifa, inclusive de taxas de capatazias, e notando-se, pela sua relevancia, as da armazenagem de mercadorias de exportação; acabastes de lêr, linhas acima, os grandes favores que, com sacrificio pecuniario, temos prestado ao commercio e á industria do Estado de São Paulo, com o agradecimento dos verdadeiros interessados; ao Governo Federal já declaramos que acceitariamos uma razoavel reducção das taxas de capatazias em beneficio da producção nacional; não obstante tudo isso, não cessam as investidas contra os direitos e interesses da Companhia Docas de Santos, empresa benemerita, fundada com capitaes nacionaes e direcção brasileira, e que habilitou o Estado de São Paulo a fazer a sua colossal exportação e tem cooperado no seu desenvolvimento e progresso economico, mercantil e industrial.

Não tem a nossa Companhia garantia de juros nem recebe subvenções. As suas taxas todas, sem excepção de uma sequer, se destinam a custear os serviços, remunerar e amortizar o capital nacional empenhado nas obras do porto de Santos, reversiveis gratuitamente para a União. O serviço no porto de Santos é expedito, completo, incensuravel.

Mais:

Todos os trabalhos braçaes se encarecem, na crise formidavel que atravessamos. As estradas de ferro gozam de tarifas moveis cambiaes. O proprio Estado de São Paulo, que pretexta a necessidade da Companhia Docas de Santos reduzir as taxas portuarias para proteger a producção nacional, tributa cada vez mais alto o seu principal producto, o café, cobrando actualmente por cada sacca:

9 % (pauta a 650 réis)	3$510
Sobre-taxa (5 frs., 735 réis	3$675
Total	7$185

Pois bem: é contra os 300 réis, cobrados pela Companhia Docas de Santos, pelo serviço prestado pelo embarque do café, que se clama, que se grita!

Executando esse serviço, a Companhia despende dinheiro; assume responsabilidade de depositaria; capricha em bem servir aos interessados, não retardando os navios no porto.

Seria impossivel o embarque por 90 réis, quando mais do que isso despende a Companhia com o serviço que presta.

Tem-se allegado que no porto do Rio as despesas do embarque do café importam em 90 réis, e não ha motivo plausivel para que em Santos se paguem aquelles 300 réis.

Ignorancia dos factos.

A capatazia da empresa arrendataria do cáes do Rio era realmente de 90 réis; mas, o proprio Governo achou tão exigua essa remuneração, que permittiu áquella empresa cobrar 60 réis pelo simples transito, fazendo os embarcadores a capatazia á sua propria custa, o que não traz vantagem ao porto do Rio sobre Santos.

Não tomou, de facto, o Governo Federal iniciativa na reducção em Santos como não a tomou em nenhum outro porto sujeito a contracto (14). Não só a redacção da lei não o autorizava a isso, como, tendo sido proposta por alguns exportadores de São Paulo, a acção para esse fim, tudo indicava que se aguardasse a decisão judicial. E, apezar de outras tentativas officiaes do Estado, não sahiu o Governo Federal dessa orientação. Assim, representando de novo São Paulo contra a cobrança das capatazias e sua não reducção depois de 1915 (15), conformou-se o Governo Federal com o parecer do Consultor Geral da Republica, sem, comtudo, assistir á União na acção, como parecia aconselhar-se e succedera em 1912. Pela primeira vez se tocou num ponto relevante, o de que, se antes de 1909 podiam reduzir-se as capatazias por deliberação legislativa, depois disso era de todo impossivel. Escreveu Alfredo Bernardes da Silva (8 de Agosto de 1920):

Do exposto se verifica:

a) que as duas questões, objecto da reclamação do Governo do Estado de São Paulo, se acham *sub judice*, em grau de recurso de appellação, perante o Egregio Tribunal Federal;

b) que, em primeira demanda, intentada pela The São Paulo Tramway, Light and Power Co. Ltd., para a restituição das importancias pa-

---

(14) Dirigida por Herculano de Freitas, Secretario do Thesouro do Estado, ao Ministro da Viação Pires do Rio (18 de Março de 1920), a representação alongou-se em considerar, segundo os fundamentos conhecidos, abusiva a cobrança da capatazia e, em segundo lugar, a resistencia da Companhia em reduzil-a depois de 1916. O final dizia assim:

"As de capatazias, devendo ser as que estão ou forem adoptadas para as alfandegas (decreto n. 1.286 de 1893), o que depende exclusivamente de acto do poder legislativo, que poderá livremente eleval-as ou reduzil-as, conforme os interesses das alfandegas, são inquestionavelmente, taxas eventuaes.

"Não assiste, pois, á Companhia Docas de Santos, razão para insurgir-se contra o dispositivo da lei n. 3.070 A, de 1915, e das leis da receita da Republica para os annos seguintes, até agora, que o reproduziram.

"E, como a cobrança de taes taxas, sem lei que as autorize e até contra textos legaes tão claros, acarrete grande prejuizo ao commercio do Estado, tal a elevação de suas tarifas, vem o seu Governo solicitar de V. Ex. providencias no sentido de ser a Companhia compellida a cumprir as leis invocadas".

(15) Escreveu Pires do Rio ao Secretario do Thesouro do Estado (11 de Setembro de 1920): "Em resposta ao vosso officio n. 220 D, de 18 de Março do corrente anno, no qual o Governo do Estado de São Paulo solicitou a attenção do Governo Federal sobre a questão das taxas de capatazias do porto de Santos, tenho a honra de communicar que o actual Governo tem examinado com o devido cuidado este assumpto não podendo, entretanto, tomar um resolução definitiva, não só por se tratar de um caso, acerca do qual os governos anteriores não se pronunciaram, mas ainda, e mui principalmente, por pender de solução judiciaria, já em ultima instancia neste momento. O parecer, junto por copia, do Consultor Geral da Republica, justifica e aconselha a attitude de expectativa em que se tem mantido o Governo".

gas, como taxas de capatazias, indevidamente cobradas, porque incidem sobre um mesmo serviço já remunerado pelas taxas de carga e descarga, foi julgada improcedente a acção, tendo intervindo a União Federal como assistente da ré, para defesa dos contractos que com ella tem;

c) que, em segunda demanda, intentada pelos autores, R. Alves Toledo & C., e outros, negociantes em Santos, a sentença de 1ª instancia decretou a improcedencia da acção, quanto á referida cobrança simultanea das taxas de capatazias e de carga e descarga, cuja cobrança é perfeitamente legitima, e, relativamente á reducção das taxas de capatazias, em virtude das citadas leis orçamentarias da receita numero 3.070 A, de 31 ed Dezembro de 1915 e seguintes, a mencionada sentença de 1ª instancia julgou procedente a acção, nessa parte, para ordenar a pedida restituição das importancias pagas a titulo de taxas de capatazias, além do limite fixado pelas citadas leis orçamentarias.

Assim:

Nestes termos, estando sujeitas ao *veredictum* definitivo do Poder Judiciario, entendo que a União Federal não deve exercer acção alguma administrativa, como pretende o Governo do Estado de São Paulo, em a sua alludida reclamação, porque isso importaria em perturbar a Companhia Docas de Santos na execução de seus contractos, dando ensejo a que esta use dos meios legaes para impedil-o, e, se, finalmente, fôr victoriosa em ambos os pleitos, autorizando-a a reclamar da União Federal indemnização pelas perdas e interesses, que resultariam da sua indebita opposição á cobrança das taxas de capatazias ou compulsão á dita cobrança com a reducção prevista nas citadas leis orçamentarias.

A unica intervenção, compativel com a situação judiciaria em que debatem presentemente as duas alludidas questões, seria por parte da União Federal, como assistente da Companhia Docas de Santos, na parte em que esta se oppõe á pretendida reducção das taxas de capatazias, segundo as referidas leis orçamentarias, adoptando o mesmo proceder quando a União Federal interveiu como assistente da Companhia Docas de Santos, na primeira demanda, para o fim de defender os contractos que com ella celebrara.

Mais:

Outrosim, ao Governo do Estado de São Paulo, grande importador de café, por conta propria, caberia assistir a R. Alves Toledo & C. e outros autores da segunda demanda.

Portanto, não póde ser recommendada a intervenção administrativa da União Federal:

a) ordenando a cessação da cobrança da taxa de capatazias, porque seria contravir ás duas sentenças de 1ª instancia proferidas em ambas as alludidas demandas, que uniformemente reconheceram a legitimidade da cobrança simultanea das duas taxas — de capatazias e de carga e descarga, ou

b) impondo a reducção das referidas taxas de capatazias, baseada nas mencionadas leis orçamentarias de 1915 e 1916, com infracção dos contractos, celebrados com a Companhia Docas de Santos, que a União Federal está obrigada a respeitar e cumprir emquanto o Poder Judiciario não resolver o contrario no mencionado pleito submettido á sua decisão.

Por fim:

Na realidade, sem pretender interferir na questão *sub-judice*, se verifica que, passando a pertencer exclusivamente á Companhia Docas de Santos a cobrança das taxas de capatazias, por acto do Ministerio da Fazenda, de 9 de Março de 1895 (*Diario Official*, de 10 de Maio de 1895), foi inscripta essa referida taxa de capatazias na competente Tarifa, bem assim outras taxas, como renda ordinaria da Companhia Docas — como se vê do decreto n. 6.644, de 17 de Setembro de 1907, constituindo renda eventual, as taxas de serviços não tarifados, e pre-

viamente ajustados (clausula 3ª das Disposições Geraes da Tarifa, segundo o citado decreto n. 6.644 de 1907).

E, computada essa renda, proveniente de cobrança das taxas de capatazias, para o calculo da renda bruta, esse accôrdo celebrado em virtude do decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909, torna-se ella fixa e irreductivel, desde que a porcentagem de 40 % da dita renda bruta fôra reservada para as despesas e custeio da Companhia Docas de Santos e 60 % da mesma renda bruta considerada como representando a renda liquida da Companhia, fôra applicada á remuneração do capital desta até ao limite maximo de 12 % (art. 1º, § 5º, do decreto numero 1.746, de 13 de Outubro de 1869) e havendo reducção geral das taxas, se a dita renda exceder desse limite de 12 %.

Assim argumenta e procedentemente a Companhia em o seu memorial, que V. Ex. me remetteu, com o officio de 7 de Agosto corrente, e onde informa que com essa interpretação se conformára o Governo Federal.

Portanto, a intervenção administrativa do Governo Federal, como pretende a reclamação do Governo do Estado de São Paulo, está em antagonismo com os contractos da Companhia, exorbitando assim da prescripção orçamentaria da lei n. 3.070 A, de 1915, arts. 1º e 4º, que ordenou a reducção das taxas de capatazias, de accôrdo, porém com os contractos celebrados com as companhias de melhoramentos de portos (16).

Opinando sobre a nova representação de São Paulo para a cobrança de capatazias e sua não reducção depois de 1916, escreveu Didimo da Veiga (Gabinete do Consultor da Fazenda, 28 de Março de 1922), depois de argumentar dentro da invariavel legalidade da taxa:

A lei não manda cobrar desde logo e sim promover a cobrança, isto é, combinar, entrar de accôrdo.

E não foi outra a doutrina adoptada pelo Ministerio da Viação em relação ao porto da Bahia, conforme se vê de seu officio de 16 de Julho de 1917, na Inspectoria de Portos, Rios e Canaes e calcado em parecer do Consultor Geral da Republica.

Mesmo com as taxas actuaes o Thesouro é obrigado a entrar com não pequena somma para que a renda liquida de taes portos corresponda áquella garantia.

Se se fôr diminuir pois desde já quaesquer taxas o onus do Thesouro avultará em milhares de contos. A Companhia Docas de Santos não goza de tal garantia, mas não sendo possivel admittir uma reducção de taxas de capatazias que só a affecte, mas, ao contrario, só podendo ser uma medida de caracter geral, irá sem duvida ser applicada aos demais portos em que essa garantia existe.

Foi por isso que o Senador Leopoldo Bulhões em discurso proferido em 29 de Dezembro de 1915 (*Diario do Congresso* de 1 de Janeiro de 1916, pag. 6.674) declarou que a Commissão de Finanças do Senado nesta questão visou apenas resguardar os interesses do Thesouro, sendo contra o dispositivo da lei n. 3.070 A, como foi primitivamente apresentado, provindo della a emenda que mandou fazer a diminuição respeitados os contractos.

Assim é meu parecer que se declare ao Ministerio consultante que este Ministerio cumprindo embora o dispositivo da lei n. 3.070 A, em relação ás capatazias cujos serviços são desempenhados pelas alfandegas, entende que as reducções nella consignadas não poderão ser observadas quer em relação á Companhia Docas de Santos, quer em relação a quaesquer outras que tenham contractos para exploração de serviços de portos, se não mediante accôrdo, salvo a hypothese da revisão geral das taxas por terem excedido á renda liquida da empresa de 12 %.

---

(16) Vêr: Companhia Docas de Santos. *Parecer do Exmo. Sr. Consultor Geral da Republica*. Taxas de Capatazias. Rio de Janeiro, Tip. do *Jornal do Commercio*, de Rodrigues & C., 1920. Tambem: *O Thesouro Nacional reconhece o direito da Companhia Docas de Santos cobrar capatazias*. Rio de Janeiro, Tip. do *Jornal do Commercio*, de Rodrigues & Companhia, 1922.

CAPITULO LXV

SUA PROJECÇÃO DE NOVO NO FÔRO

Propôz-se acção judicial para annullação da cobrança das capatazias, e, não prevalecendo, para sua reducção, no Juizo Federal do Districto Federal, por A. Alves Toledo & C., Naumann, Gepp & C., Société Financière et Commerciale Franco-Brésilienne e outros, firmas todas exportadoras de Santos (28 de Junho de 1917).

Defrontaram-se então os mesmos antagonistas de 1912, J. X. Carvalho de Mendonça pela Companhia, M. Pedro Villaboim pelos autores. E o zelo de cada qual andou mais alto que nunca. Allegou o primeiro referindo-se a um contracto cotalicio (17) com os clientes, que o segundo "figura saliente do grupo que hostiliza systematicamente os directores da Ré, collaborando na lei numero 3.070 A, revelou, com o seu ulterior procedimento, ter preparado no Congresso, do qual é membro, elementos para o presente litigio, onde avulta o seu interesse patrimonial"; ao passo que elle, patrono da companhia, era apenas "seu procurador judicial, sem funcção publica nem situação politica" (18). Replicando, alludiu M. Pedro Villaboim á "infamia" da asserção de ter promovido, como deputado federal, os dispositivos da citada lei n. 3.070 A; accusação absurda, porque "a presumpção seria que a lei fosse immediatamente cumprida e, portanto, não desse lugar a pleitos contra a Ré". Não havia solicitado dos clientes a propositura da acção, a qual não se iniciara ha mais tempo contra a "inveterada illegalidade das capatazias cobradas pela Ré" porque esta, para impedil-a, tinha lançado mão "de pedidos e empenhos, além das difficuldades com que se sentem ameaçados os exportadores e agentes de navegação no despachos dos cafés". Os propositos dos autores iam a todo terreno. Articulando:

> Que a Ré, á falta de argumentos juridicos contra o inatacavel direito dos autores e esquecida de que esta discussão se agita entre racionaes, aggride os Autores e seu procurador, com injurias e calumnias que não conseguirão perturbar a serenidade e absoluta firmeza com que ha de levar até ao fim a missão de reivindicar o direito dos Autores contra as extorsões da Ré, e que terão, entretanto, em qualquer terreno, a repulsa necessaria á intensidade da aggressão.

Quanto ao fundo, allegaram os Autores que, não tendo a Companhia direito ás capatazias, não o tinham tampouco na parte mandada reduzir pela lei. Não dando a Companhia recibo dessas taxas, tinham sido elles obrigados a recorrer á Recebedoria de Rendas do Estado, segundo a qual a Companhia havia exportado, antes de 5 de Janeiro de 1916, 11.672.274 saccas de café e depois 7.062.200 saccas, além de 25.500 de feijão, 27.100 de arroz, o que devia tudo ser restituido com os juros, mais a abstenção de cobranças no futuro.

Respondeu a Companhia com os argumentos conhecidos sobre seu direito ás capatazias e sua não reducção; sendo falsa a allegação da recusa dos recibos,

---

(17) "Tão convencidos estão os autores da carencia de interesse legitimo e moral, justificativo da presente acção, que não vieram a juizo por iniciativa propria, mas solicitados com insistencia pelo procurador que a promove e seus auxiliares, aos quaes cederam 50 % do ganho que lhe viessem a dar os tribunaes: Vêr: Supremo Tribunal Federal, primeiros appellantes e appellada a Companhia Docas de Santos e segundos appellantes e appellados R. Alves Toledo & C. e outros, 1º vol., 1ª instancia. Tip. do *Jornal do Commercio*, de Rodrigues & C., 1924.

(18) Manoel P. Villaboim julgou assim: "Que se o procurador dos AA. é parceiro na causa pelo interesse de seus honorarios, o que acontece em geral a todos os que exercem funcções identicas, mais parceiro é o procurador da ré, seu accionista e seu director". Idem.

pois os dava sempre e a todo o tempo, de accôrdo com o artigo 940 do Codigo Civil e seus regulamentos, com referencia expressa á quantidade e peso da mercadoria embarcada e o calculo das taxas a pagar (19). Accrescia que não tendo a União mandado applicar a lei n. 3.070 A, de 1915, aos portos de Manaus, Belém, Bahia e Rio Grande do Sul (e mesmo diante da duvida de um delles, ordenado se continuasse a cobrança), não podia exceptuar Santos, cuja exploração se fazia, como aquelles, sob contracto. Se houvesse duvida sobre o caracter revogavel da capatazia antes de 1909, depois dessa data não era isto mais possivel, argumento tanto mais procedente quanto as reducções de capatazias sobre madeiras nacionaes, a dispensa das recahindo nas mercadorias destinadas a instituições pias e beneficentes, entre as quaes a Santa Casa da Misericordia de Santos, a Santa Casa da Misericordia de São Paulo, a Associação Paulista dos Senatorios Populares contra a Tuberculose, a Sociedade Portugueza de Beneficencia de Santos e o Hospital Samaritano de São Paulo, etc., se haviam feito mediante accôrdo com o Governo. Além disso, dentre os Autores, muitos eram companhias e exportadores por conta de terceiros e poucos por conta propria, "achando-se todos elles inteiramente embolsados das despesas por ventura feitas com o serviço de embarque de mercadorias no cáes de Santos, pois taes despesas, como os juros, ou correram por conta dos committentes ou foram incluidas no preço da revenda". Com o libello, a contestação, a replica e a treplica, as allegações finaes da Companhia na 1ª instancia, subiram a 185 paginas, na edição impressa de 1919 e a 195 na de 1924. Passam-se ahi em revista, como em 1912, as origens da Companhia, suas taxas, os decretos que as legalizaram, as tentativas de revogação soffridas e a inalteravel decisão administrativa e judiciaria mantendo a de capatazias (20).

---

(19) "Em virtude do Regulamento para o serviço interno de administração e policia da Companhia Docas de Santos, approvado pelo Governo Federal, o recibo do pagamento da taxa pelo embarque de mercadorias de exportação (taxa de capatazia) é passado na terceira via authentica do respectivo despacho (regulamento citado, art. 58, no doc. sob n. 17); entretanto, a ré, desde 1892, ao iniciar o trafego do cáes de Santos, fornece aos exportadores ou seus representantes a declaração de ter sido paga a importancia das taxas mencionadas naquelle despacho". Idem.

(20) "Tratando-se, pois, de impugnar uma cobrança, que a Supplicante faz devidamente autorizada pelo Governo para remuneração do trabalho de que o mesmo Governo obrigatoriamente a encarregou, parece evidente o interesse da União em intervir no pleito ora movido contra a Supplicante de modo a salvaguardar a inquestionavel responsabilidade da Fazenda Nacional". Representação da Companhia ao Ministro da Fazenda, 29 de Outubro de 1912.

A 30 de Junho de 1914 fez identico pedido, não sendo, desta vez, attendida. "A Companhia Docas de Santos, confiada no precedente do Governo Federal e na conveniencia que esta tem de zelar e defender os interesses do Thesouro Nacional, ameaçados pela temeraria demanda que ora surge, e de garantir os interesses communs dos concessionarios de obras portuarias, para que tirem dos respectivos serviços a remuneração de seus capitaes empregados sob a garantia de contractos solennes, vem solicitar de V. Ex. se digne providenciar para que lhe seja prestada, na causa acima alludida, a assistencia da União Federal, mediante a intervenção do Procurador da Republica".

Este foi o parecer do mesmo Procurador: "Não tem a Fazenda Federal neste pleito interesse que lhe autorize a intervenção. O que se lhe attribue, é, por emquanto, méramente ideal; pois que, decidindo o Poder Judiciario em especie, a sentença que venha a proferir na presente causa não poderá ser ampliada a empresa que nella não forem parte, ainda que se encontrem na mesma situação da ré. Quando estas, que gozam de garantia de juros, forem chamadas a juizo, então, sim; poderá intervir a União, se entender que periclitam interesses seus, que devam ser acautelados. — Districto Federal, 4 de Setembro de 1920. — *A. Pires e Albuquerque,* Procurador Geral da Republica".

Carvalho de Mendonça havia opinado: "A União tem, portanto, o dever de intervir, tanto para auxiliar a defesa da concessionaria appellada, que pugna pela validade da moeda que se lhe deu em pagamento de obras federaes que construiu no porto de Santos e cuja legalidade ella não cessa de proclamar em actos administrativos, como para evitar maiores males, qual a sua responsabilidade eventual para com as empresas dotadas com a garantia de juros". *Jornal do Commercio,* 15 de Novembro de 1920.

Agora, na primeira instancia, ainda se reaffirmaria essa tradição; não se reconhecendo, porém, á Empresa direito á resistencia á reducção, depois de 1916. Proferiu a sentença o Juiz Octavio Kelly (15 de Abril de 1920). Quanto á legitimidade da capatazia:

> A questão principal a se decidir nestes autos repousa em se saber se a Ré tem ou não direito de cobrar, além das taxas de carga e descarga de mercadorias embarcadas ou desembarcadas no porto de Santos, a contribuição denominada "expediente de capatazias", e se esta, na vigencia do contracto, celebrado com o Governo, é susceptivel de alteração para mais ou para menos, por acto da legislatura ou do executivo e sem acquiescencia da concessionaria.
>
> O exame dos elementos fornecidos pelas partes para a solução do litigio não autoriza a se concluir que seja defeso á Ré arrecadar a taxa de capatazias, porquanto:
>
> *a)* o decreto n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869 que rege os contractos para a construcção de portos dotados de docas e armazens apropriados á carga, descarga, guarda e conservação de mercadorias de importação e exportação, dispôz no art. 1°, paragrapho 5° — "os empresarios poderão perceber, pelos serviços prestados em seus estabelecimentos, taxas reguladas por uma tarifa proposta pelos empresarios e approvada pelo Governo"; e no paragrapho 7° — "o Governo poderá encarregar ás companhias de docas o serviço de capatazias e armazenagem das alfandegas";
>
> *b)* o contracto a que allude o decreto n. 9.979, de 1888, depois de estabelecer, na clausula V, as taxas de atracação, deu mais aos concessionarios o serviço de capatazias, distincto de qualquer outro, na technica fiscal. E nem é de se admittir que, conferindo tal encargo á empresa, tivesse o poder publico o intento de exigil-o gratuito, quando o proprio Governo não o desempenhava, nem o desempenha, sob essa forma, na Alfandega de Santos e nas demais do paiz.

Quanto á reducção, depois de 1916:

> Falta, porém, fundamento á Ré para se oppôr á reducção de taxas, decretadas pelas leis orçamentarias de 1915 e seguintes:
>
> I) porque o regimen da irreductibilidade instituido em beneficio dos concessionarios, só se applica ás que constam de "tarifas propostas pelos empresarios e approvadas pelo Governo" (decreto n. 1.746, de 1869, art. 1°, paragrapho 5°) e os autos não mostram que as elevações de taxas a partir de 1895, data em que a Ré se encarregou do serviço de capatazias, tivessem sido precedidas de qualquer ajuste ou convenção expressa tal como exigira aquelle decreto;
>
> II) porque, do estudo dos factos, se apura que a Ré achou preferivel fazer o serviço de accôrdo com as taxas que vigoravam ou vigorassem para a sua retribuição nas alfandegas, a vêl-as fixadas como as demais, que percebia, no presupposto, aliás justo, de que não seria de esperar que a legislatura pudesse estabelecel-as sem margem, que permittisse a retribuição dos gastos indispensaveis á sua manutenção e custeio;
>
> III) porque, assim agindo, a Ré, com annuencia tacita do Governo, creou para essa especie de taxas, uma situação extra-contractual, que prevalecerá até que se observe o preceito do citado texto do decreto de 1869.

Mais:

> Se, entretanto, de um tal abandono de interesses ou imprevisão resultaram para a Ré prejuizos, que ora deseja evitar, socorrendo-se da interpretação, que escolheu e sustenta, a si sómente os deve imputar, porquanto ella propria nunca se dispôz a satisfazer a condição contractual de cuja realização dependeria a existencia do direito á irre-

ductibilidade de semelhante taxa. E o dilemma se impõe: ou todas as contribuições decorrentes da concessão são contractuaes e, na falta de sua fixação sob a forma legal, a de "capatazias" não poderia ser cobrada, ou esta se reveste de feição extra- contractual e, observado o criterio da sua percepção consoante se arrecadava nas alfandegas, não se póde negar o aspecto variavel, a que estão estes sujeitos, não colhendo o argumento de que, tolerando a sua elevação, fosse o Estado se vinculando á impossibilidade de as reduzir na vigencia de um tal regimen.

Por estes fundamentos, julgo em parte procedente a acção e condemno a Ré a restituir aos Autores, exceptuados os que desistiram a fls. 213 e 237, a differença de taxas de capatazias que tiverem pago á Ré pelas mercadorias que exportaram por conta propria, em desaccôrdo com as leis orçamentarias, a partir de 6 de Janeiro de 1916, como se liquidar na execução. Custas em proporção.

Mas ainda ahi a appellação daria razão á Empresa. Dez annos depois, manteria o Supremo Tribunal Federal não só a taxa das capatazias, como a sua não inclusão no disposto na lei n. 3.070 A, de 1915. Arrazoando essa appellação, escreveu J. X. Carvalho de Mendonça (Maio de 1924):

Tranformaram-se as condições do trabalho no mundo inteiro.

No Brasil encareceu a vida; cresceram excessivamente os salarios de operarios e trabalhadores.

A appellante, depois de 1916, apezar da diminuição sensivel de suas rendas, mantendo os quadros do seu pessoal, concedeu o dia de oito horas, até então de doze, e majorou, por muitas vezes, os salarios dos seus empregados e trabalhadores. Tornaram-se assim, consideravelmente, maiores as despesas do custeio dos serviços do cáes de Santos.

A ella foram impostos novos onus pela lei de 1919, relativa aos accidentes no trabalho.

Em resumo, o accrescimo de despesas foi de mais de 40 %, não fallando no custo elevado ao dobro do material indispensavel para a reparação e a conservação dos apparelhos e machinas.

O Governo Federal levantou as tarifas da Estrada de Ferro Central, do Lloyd Brasileiro e de outros serviços industriaes a seu cargo; autorizou o augmento das tarifas das estradas de ferro sob o regimen da concessão e do arrendamento; estuda ainda agora as reclamações bem fundadas de muitas empresas de obras publicas solicitando urgentemente o accrescimo de taxas.

No porto do Rio de Janeiro, augmentaram-se 34 % nos vencimentos dos operarios do cáes, entrando o Governo com a metade e a companhia arrendataria com com a outra metade.

Ainda:

O Estado de São Paulo encampou estradas de ferro que, no juizo dos seus dirigentes, não davam conta do serviço por falta de meios, para no dia seguinte elevar as tarifas da exploração official; augmentou os preços de todos os seus serviços e ainda gravou o commercio, a industria e a lavoura com pesadissimos impostos.

Basta lembrar que uma sacca de café paga de imposto estadual a somma de 7$200 ou 120 réis por kilo, além de outras taxas, entre as quaes a de 1$000, a titulo de defesa e propaganda do café.

As empresas de navegação elevaram altamente os seus fretes anteriores á guerra.

Em Santos, os Autores ora appellados, commissarios de café, comprando o sacco de aniagem por preço inferior a 1$700, passaram a exigir dos seus committentes 2$400.

Pois bem, na amargurada situação do presente, é que se pretende impôr á appellante, que desempenha, com geral admiração, os serviços a seu cargo, a reducção das taxas que ha 28 annos percebe!

Ao approximar-se a decisão da Justiça não faltou éco publico. Em São Paulo, com raras excepções (21), o sentimento era em geral contrario á Companhia. Escreveu o *Correio Paulistano* (29 de Março de 1916):

> Conhecedor da controversia sobre as taxas de capatazias, o Dr. Cardoso, que está certo de sua illegalidade mas que entende que essa controversia só pelo Judiciario poderá ser solvida, procurou sabiamente diminuir os effeitos do inveterado abuso, por um meio inatacavel, o de reduzir as taxas alfandegarias.
>
> Se a Empresa das Docas de Santos tem direito a taxas de capatazias, affirmou S. Ex., essas só podem ser as das Alfandegas, reduzamos, pois, as das Alfandegas, como meio de attenuar desde já o abuso.
>
> E é este mais um serviço inestimavel a registrar entre os que S. Ex. tem já prestado ao Estado.

No Rio de Janeiro, onde se processava a causa, não pequena foi a repercussão publica. Ruy Barbosa dera parecer pelos autores, alludindo ao "embrulho que vae convertendo em quebra-cabeças". Respondeu J. X. Carvalho de Mendonça e publicou-se:

> O Sr. Ruy Barbosa não é a lei, não é o contracto. E' um advogado, como nós outros mortaes. Não estamos no tempo do *magister omnia*...
>
> A' sua opinião poderiamos oppôr as dos tambem eminentes jurisconsultos, os mais notaveis do Brasil, insuspeitos e sem interesse no exito desta causa, cujos conselhos ouvimos desde 1916, logo depois de publicada a lei n. 3.070 A, de 1915, e cujos pareceres escriptos guardamos comnosco.
>
> Não o faremos, pois é com a lei, é com os contractos, é com os actos officiaes, é com a probidade, é com a verdade que argumentaremos.
>
> Ahi está a força da Companhia Docas de Santos. Não são outras as armas da sua defesa.

Havia a *Noticia* feito referencia á lide, vendo na emenda "um assalto diabolicamente concertado para polpudas indemnizações"; ao que respondeu Manoel P. Villaboim (15 de Novembro de 1920):

> Cumpre-me, pois, esclarecer a V. Ex. que nessa emenda, da exclusiva iniciativa do Deputado Cardoso de Almeida, nenhuma parte, absolutamente nenhuma, tive eu. Ao contrario, quando já apresentada ella ao plenario, na Camara, ponderei ao Dr. Cardoso de Almeida que era preciso prestar muita attenção ao assumpto, para que da emenda não pudesse resaltar a supposição de que as companhias exploradoras dos portos têm direito a taxas de capatazias, pelo serviço de carga e descarga.
>
> E desafío a quem quer que seja a que affirme a minima intervenção minha a respeito dessa emenda, que aliás visava exclusivamente o interesse publico.

---

(21) *A Tribuna* (Santos), em uma série de artigos iniciados no 1º de Janeiro de 1916, demonstrou a legitimidade da posição da Empresa nesta questão da reducção das capatazias. "Não obstante (a representação das companhias exploradoras) o Congresso sustentou a emenda, que faz parte do n. 4, art. 1º do orçamento da receita em vigor, dispondo-se, assim, á lucta com as companhias concessionarias das obras e serviços dos portos. Terá razão para provocar essa lucta? Lucrará com ella? Ser-lhe-á dado ganho de causa? Certamente a producção nacional conquistará grande allivio com a taxa. Mas será effectiva essa taxa por uma simples pennada do poder legislativo? Poderá elle, com a maior sem-cerimonia, saltar á vontade por cima de leis, decretos, avisos e contractos signalamaticos, que já firmaram direitos e crearam obrigações?" 7 de Janeiro de 1916.

Tanto assim, que foi acceita pela Commissão de Finanças, baseada nas irrespondiveis razões apresentadas pelo grande espirito que foi Carlos Peixoto, superior a paixões e avesso a phrases vãs ou a conceitos inseguros.

Mais:

E, não podia, meu prezado collega, resultar de tal emenda indemnização alguma porque a presumpção é que a lei fosse observada, o que, então, não daria lugar a restituições.

Ou as companhias de portos estavam sujeitas ás taxas alfandegarias, e não é admissivel que a lei deixasse de ser cumprida, ou não lhes podia ser imposta a reducção das taxas e não haveria lugar para os pedidos de restituição, polpudos ou não.

O que ninguem podia esperar é que o Poder Executivo, no Brasil, se julgasse no direito de dispensar ou suspender a execução de leis, infringindo textos expressos da Constituição e a doutrina universal, constatada pacificamente em todos os tratados de direito publico e de direito administrativo.

Ao que respondeu a *Gazeta de Noticias* (15 de Novembro de 1920):

A consideração que nos merece o Sr. Deputado Villaboim não ficaria bem expressa aqui se nos limitassemos simplesmente a publicar, como S. S. pediu, a carta acima.

Devemos uma explicação, não só a elle, como tambem aos nossos leitores, o que procuraremos fazer nestas linhas.

Effectivamente, a emenda apresentada á lei n. 3.070 A, de 1915, não trouxe a assignatura do Deputado Villaboim. Ella é de autoria do Sr. Cardoso de Almeida. Mas tambem é evidente que o Sr. Cardoso de Almeida não a formularia — tratando-se, no caso, de uma resolução que interessava a São Paulo — sem consultar aos seus collegas de bancada, entre os quaes estava o illustre Sr. Villaboim, amigo intimo do Sr. Cardoso e já então, desde 1912, advogado da São Paulo Light and Power contra as Docas de Santos e, por consequencia, interessado directamente na approvação da alludida emenda.

O Poder Executivo ficaria em saliencia, primeiro porque o Ministro da Viação se vio forçado a protestar em publico contra certas allegações do advogado dos autores, e, depois, porque um dos orgãos de afago publico, até então de apoio ao Chefe da Nação, rompeu com S. Ex.

Foi do Gabinete do Ministro Pires do Rio esta communicação (*Jornal do Commercio*, 6 de Junho de 1922):

O Sr. Dr. Manoel Villaboim, Deputado Federal, patrono de uma acção judiciaria contra a Companhia Docas de Santos, em folheto ha pouco impresso e que só hontem S. Ex. fez chegar ás mãos do Sr. Ministro da Viação, faz injustas referencias á ultima revisão do contracto da Companhia Docas da Bahia.

Essa revisão teve por exclusiva base o despacho redigido pelo honrado Sr. Dr. Afranio de Mello Franco, despacho com que se declarou de accôrdo o Sr. Pires do Rio.

Engana-se o Sr. Deputado Villaboim quando affirma que, no porto da Bahia, a fixação das taxas de capatazias importava em augmento de onus para o Thesouro. No contrario do que avança esse Deputado é que se acha o facto: a reducção daquelles é que importaria no augmento da importancia paga pelo Thesouro, como garantia de juros.

As insinuações injuriosas, contidas no folheto do operoso advogado, rebatem-se com o aviso n. 113, de 17 de Agosto de 1921, publicado no ultimo relatorio da Viação, aviso com o qual a Companhia não se conformou.

Essa communicação levou M. Pedro Villaboim á tribuna da Camara. "A que vinha a nomeação do Deputado Federal, inquirio a 7 de Junho de 1922, se as minhas reclamações, se as minhas censuras ao decreto de 1919, que de facto é de 1920, eram feitas na minha qualidade de advogado? Naturalmente, acha S. Ex. que

ha incompatibilidade entre o facto de ser deputado e o ser patrono de uma causa contra a Companhia Docas de Santos". Treplicou o Ministro, para quem a explicação, no minimo, fôra evasiva. Havia concluido Villaboim:

> Em Santos o contracto, depois de dar aos concessionarios a antiga taxa de capatazias, que tambem se chamou sempre nas alfandegas taxa de carga e descarga, depois de ter dado essa taxa, com o nome de taxa de carga para o serviço de carga e descarga, estabeleceu na clausula 8ª, que os concessionarios se obrigavam a fazer o serviço de capatazias das alfandegas, isto é, o serviço relativo ás mercadorias que, descarregadas, tivessem de ser recolhidas á alfandega. Baseada nisto é que a empresa de Santos cobra pelo simples serviço de descarga as duas taxas de carga e descarga (do contracto) e a de capatazias da alfandega!

"Mais uma desillusão", foi o titulo do desabafo do *Correio da Manhã* (12 de Novembro de 1920):

> Verificamos agora que nos enganavamos. E' mais uma desillusão. Não poucas são as questões resolvidas pelo Sr. Epitacio Pessôa, em que a Nação tem sido sacrificada, por uma inexplicavel condescendencia do Presidente da Republica em satisfazer as ambições dos homens de dinheiro e de negocios, quando é certo que a ganancia dos tubarões da alta finança e dos grandes emprehendimentos industriaes está, as mais das vezes, em conflicto com uma severa e rigida salvaguarda das conveniencias do Thesouro.

Adiante:

> Mas o que ha ainda extravagente no caso é a logica do Presidente da Republica: além do absurdo, que bem se enquadra na hypothese de um crime de responsabilidade, de não cumprir uma lei, o Sr. Epitacio Pessôa dá como motivo para assim agir a circumstancia de que, victoriosa a Docas, teria a União que pagar a importancia da reducção das taxas.
>
> Veja-se que excellente pratica administrativa: porque se falla na perspectiva, cada vez mais remota, de que a União venha a perder uma demanda, o Presidente da Republica, magistrado, sabendo que um pleito judiciario não produz effeito suspensivo sobre uma lei, levado apenas pelo conselho de um consultor interino, que, antes de o ser, já decidira em negocio igual ao submettido hoje ao seu parecer, e opinião isolada entre todos quantos — inclusive o Juiz Federal que já deu sentença contra a Docas neste ponto — se têm manifestado até agora examinando bem a questão.
>
> Um homem de governo que de forma tão estreita liga a responsabilidade dos seus actos aos interesses de uma empresa poderosa e atrabiliaria, que extorque annualmente milhares de contos á producção de um grande Estado como São Paulo, está manifestamente incompatibilizado com a opinião, não apenas desse Estado, mas de todo o paiz.

Estabeleceu-se polemica entre esse diario e o *Jornal do Commercio*, este em defesa do Poder Executivo. Disse o velho orgão (13 de Novembro de 1920):

> O Sr. Epitacio Pessôa não proferiu nenhum despacho terminativo na questão das Docas, e hoje como hontem está inteiramente livre de opinar, se tiver de entrar no merito da alludida questão.
>
> E' uma clamorosa injustiça quasi diriamos uma offensa, imaginar-se que S. Ex. transigisse em favor da Companhia, por ser esta poderosa. Quem conhece e priva com o Presidente sabe que não ha amigos, suppostos ou reaes, de S. Ex. com força de influirem nas suas deliberações de Chefe do Estado.
>
> Não se póde acoimar de condescendente com as Docas o Governo que tornou effectiva a intimação a essa Empresa para pagar nada menos de tres mil contos de imposto de dividendo que a mesma julgava não estar obrigada a recolher ao Thesouro.
>
> A administração actual foi apenas prudente, guardando-se de intervir num pleito que ninguem sabe ainda como terminará. Nada in-

novou na materia, limitando-se a seguir, até com maior rigor, a linha de abstenção e de espectativa observada pelos Governo passados (22).

Tambem a *Noticia* (12 de Novembro de 1920):

> O *Correio da Manhã* entende que o Sr. Presidente da Republica deveria obrigar aquella Companhia a submetter-se a determinada taxa votada para as Alfandegas para a cobrança de capatazias, taxa que as Docas asseguram não lhes ser applicavel em face de seu contracto.
>
> Para forçal-a a essa cobrança recorreram alguns interessados ao Poder Judiciario, cuja decisão final ainda não foi proferida.
>
> O Sr. Presidente da Republica aguarda o pronunciamento da justiça para expedir qualquer acto obrigando as Docas a cobrar tal ou qual taxa e não a que aquella Companhia, nos termos expressos de seu contracto, vem cobrando até hoje.
>
> Esta attitude é a unica que a prudencia mais elementar aconselha aos homens de Governo, porque não seria apenas a Companhia Docas de Santos attingida mas todas as empresas concessionarias e arrendatarias dos demais portos do Brasil.

Estava bem fundado o Governo em não executar a emenda. O Poder Judiciario a declararia inapplicavel sem accôrdo prévio com a Empresa. Enviou Epitacio Pessôa ao Congresso uma mensagem na qual, depois de alludir á Port of Pará, privada da subvenção que gozava desde 1914, escreveu quanto á Companhia de Santos (6 de Novembro de 1922):

> Dois direitos claros tem o Governo de tocar nas taxas do porto de Santos: um, para fazer a reducção geral de todas as taxas, quando 60 % da renda bruta forem quantia superior a 12 % do capital reconhecido; outro, para reduzir a taxa de capatazia, quando o Congresso alterasse a capatazia das alfandegas, independentemente de qualquer consideração do juro obtido pelo capital empregado nas obras.
>
> O accôrdo de 1909, como será facilmente comprehendido pelos que estudaram a historia do processo de tomada de contas semestraes da Docas de Santos, teve por fim exclusivo evitar as difficuldades que á fiscalização se deparavam no exame das contas de despesas; por isso é que se reduziu a tomada de contas ao simples exame da receita bruta e se accordou em que 40 % dessa receita se considerasse a despesa. A este méro accôrdo, feito para evitar desintelligencias entre os funccionarios do Governo e da Empresa, não se poderia dar força de lei modificadora do contracto em parte da maior importancia para a Empresa e para o interesse publico, que é o do proprio Governo.
>
> Póde ser o regulamento accusado de rigoroso por deixar a renda bruta da Companhia exposta a uma intervenção da lei orçamentaria, feita sem audiencia da Empresa, mas, durante muito tempo, a Companhia se sujeitou a tal contingencia, agora, sem nenhuma acquiescencia do Congresso, pretende limitar o direito que este sempre teve de alterar as taxas de capatazias da Empresa alterando as das alfandegas do paiz.

---

(22) Entretanto o velho orgão, caso unico com referencia á Companhia, tomou posição contra esta, reflectindo sua edição de São Paulo. Mas voltou logo depois ao seu apoio tradicional. A linguagem fôra, comtudo, a da hostilidade paulista:

"Cingimo-nos ao particular das taxas illegalmente cobradas pois são cobradas duas vezes, como taxas de capatazias. A Companhia, no seu contracto, tomou o compromisso de fazer o serviço de capatazias. A taxa era uma só quando se fez o contracto. A Companhia bipartio-a mais tarde para o effeito de uma cobrança dupla em seu beneficio e com prejuizo para o commercio, assim obrigado a um novo onus arbitrariamente creado.

"Mas pode-se desprezar tudo isso que está para traz e perguntar em que se funda a Companhia para desobedecer ao dispositivo expresso repetido na Lei da Receita desde 1915. Não é possivel que em materia desta magnitude os caprichos da omnipotencia particular zombem eternamente da letra da lei.

"Não temos nenhuma má vontade contra as Docas. E' uma empresa que faz honra á nossa capacidade technica e ao nosso espirito de iniciativa. Mas nenhuma dessas virtudes ficaria diminuida se a Companhia capitulasse nesta defesa desesperada que está fazendo de um direito que não lhe assiste e é uma violação positiva das determinações do Congresso Nacional". *Jornal do Commercio*, 1 de Março de 1911.

Mais:

> Através do regulamento de 1893, a Companhia obteve o direito de cobrar uma taxa de capatazia além da que cobrava pelo serviço de carga e descarga, por esse regulamento, porém, o Governo ficou investido do direito de marcar essa taxa e este direito não se poderia tolher por uma simples interpretação do accôrdo de 1909, no qual nenhuma declaração expressa se fez de que o Governo abria mão desse direito, privativo, aliás, do Poder Legislativo, em lei orçamentaria.
>
> Dependente como se acha do julgamento supremo do Poder Judiciario, esta questão fugiu á acção do Governo, mas seria de toda utilidade um pronunciamento especial do Poder Legislativo, sobre a materia.
>
> Cumpre lembrar, neste ponto, que a questão de taxas dos portos de mar se poderia resolver á maneira por que se trata o problema das tarifas ferroviarias.
>
> O melhoramento do porto é obra publica realizada, no caso de Santos, por iniciativa particular, com capitaes cujo serviço de juro e de amortização, no prazo contractual, deve fazer-se com o saldo da renda bruta sobre a despesa de custeio. Nenhuma outra garantia tem esse capital além da estabilidade das taxas concedidas pelo poder publico e que se não deveria poder modificar sem audiencia da empresa industrial que o empregou.

Por fim:

> A Companhia Docas de Santos, acceitando, em 1893, a condição de alterar a taxa de capatazia conforme o Governo alterasse a que cobra nas alfandegas, deu mostra de confiança no criterio official, segura de que o Governo jámais determinaria uma excessiva reducção daquella taxa, de tal maneira que puzesse em risco a estabilidade financeira da Companhia.
>
> Se a reducção legal e contractual, feita em 1916, está longe de ameaçar a vida financeira da Empresa, força é convir que não seria equitativo negar-se o Governo a estudar uma revisão do contracto, de tal maneira que as taxas, não podendo ser alteradas sem prévia audiencia da Companhia, representassem a justa garantia a que o capital tem direito.
>
> Neste terreno, o de uma revisão geral das taxas, o de um completo esclarecimento das condições do contracto, é que o Congresso poderia, estudando directamente a questão, facilitar ao Governo e á Companhia um amplo entendimento, de que resultasse maior beneficio para o publico e toda a justiça para a vida do capital empregado nas obras do porto de Santos.

Mais uma vez se havia fallado nas taxas altissimas da Empresa. Santos era, entretanto, o porto que menor contribuição exigia de seus clientes. Assim se lia no Relatorio do Inspector de Portos, 1925:

	Custo médio por tonelada
Santos	11$236
Bahia	13$694
Rio Grande do Sul	13$820
Belém	15$932
Manaus	16$178
Rio de Janeiro	22$253
Recife	23$741

Além disso, vinha a proposito, uma communicação official a respeito (23). A Commissão de Finanças da Camara, no parecer 149-1920, sobre a fixação da

(23) Vêr: Companhia Docas de Santos, *Taxas em vigor nos portos melhorados. Tabella official, organizada pela Inspectoria de Portos.* Rio de Janeiro, Typ. do *Jornal do Commercio,* de Rodrigues & C., 1920.

despesa do Ministerio da Viação e Obras Publicas para 1921, inseriu um quadro, organizado pela Inspectoria de Portos e contendo as taxas em vigor nos portos melhorados por concessionarios sob o regimen da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869. Deduzia-se desse quadro:

1° — Que eram taxas distinctas, a de carga e descarga, que a tabella official denomina utilização do cáes por kilo de mercadoria, e a de capatazia.

2° — Que as taxas percebidas pela Companhia Docas de Santos eram as menores que se cobravam nos portos melhorados, sob o regimen da lei de 1869, cumprindo observar:

a) que a Companhia Docas de Santos não gozava a garantia de juros, como se dava com as empresas concessionarias dos portos do Pará, Bahia e Rio Grande do Sul;

b) que, no porto de Santos, não existia o imposto de 2 % ouro sobre toda a importação, sendo pago, entretanto, nos demais portos melhorados.

3° — Que as taxas de capatazias cobradas actualmente pela Companhia Docas de Santos estavam de accôrdo com o seu contracto, tendo sido approvadas e reconhecidas pelo Governo Federal.

Este foi o quadro (*Diario Official,* 27 de Julho de 1920):

Taxas em vigor nos portos

NATUREZA DA TAXA	*Manaos*	*Pará*	*Bahia*	*Santos*	*Rio Grande do Sul*
Atracação por metro corrente:					
Navio a vapor	$850	$850	$700	$700	$700
Navio a vela	$650	$650	1$500	$500	$500
Utilização do cáes por kilo de mercadoria	$003	$003	$002,5	$002,5	$002,5
Capatazia:					
Até 50 kilos	$200	$200	$200	$200	$200
Acima de 50 kilos por 10 ks. ou fracção	$100	$100	$100	$100	$100
Armazenagem commum:					
Até 30 dias por mez	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Até 60 dias por mez	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %
Até 90 dias por mez	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Mais de 90 dias por mez	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %
Deposito de oleo combustivel por tonelada (sem prazo)	—	—	—	1$600	—
Armazenagem para café:					
Armazem externo, sem prazo por sacca	—	—	—	$100	—
Armazem interno { com navio	—	—	—	$100	—
Armazem interno { sem navio	—	—	—	$200	—
Estiva:					
Carvão	—	—	—	—	2$000
Sal	—	—	—	—	2$500
Diversos	—	—	—	1$000	3$000
Volumes pesados { até 4 toneladas	—	—	—	—	4$000
Volumes pesados { mais de 4 toneladas	—	—	—	—	convencional
Fornecimento de agua	—	1$000	1$000	1$000	1$000

CAPITULO LXVI

CANDIDO GAFFRÉE

Occorreu o passamento de Candido Gaffrée aos 27 de Dezembro de 1919. Na Europa, mal haviam cessado, com o armisticio preparatorio da paz geral, as hostilidades que desde 1914 a abrazavam. A voz do sangue não vacillára, desde o principio, na escolha. A do lugar onde nasceu e viveu, vio a Companhia retomar a linha ascendente, interrompida pela guerra.

Apesar de verão pleno, muitas foram as homenagens prestadas no Rio de Janeiro. Mais em contacto com a opinião publica que o amigo e companheiro Eduardo P. Guinle, fallecido cerca de oito annos antes, pôde ella seguir-lhe de perto a enfermidade e o trespasse. Fez-se o Governo da Republica representar no enterro pelo seu Ministro da Justiça Alfredo Pinto, com outras manifestações de pezar. Em Santos, a Camara Municipal votou moção, deliberando se ajardinasse uma das praças que levaria o seu nome, quando não sua herma ou estatua (24); na Camara Federal approvou-se um voto de pezar, proposto por Octavio Rocha; e no Senado, a voz amiga, que tantas vezes por elle acudira restabelecendo a verdade posta em duvida ou alterada, Victorino Monteiro, fez-se orgão de outro, logo approvado. Foram estas algumas de suas palavras (28 de Dezembro de 1919):

> Nasceu do nada e morre deixando á sua Patria um acervo grandioso de iniciativas e serviços que o tornam um filho benemerito, vulto de tal destaque e grandeza que valeu sempre por uma legião.
>
> Concorreu mais do que ninguem para o engrandecimento da Nação e ahi está esse marco milliario da sua nobilitante existencia, as Docas de Santos, realizada unicamente por elle quando todos haviam recuado de semelhante tentativa, incluido o proprio poder publico de S. Paulo.
>
> Sua vida é um fecundo exemplo de tudo quanto é grande e nobre, cobrindo-se de luto o Brasil e o humilde orador, que perdeu o seu mais velho, mais querido e mais dedicado amigo, verdadeiro irmão pelo coração e por um carinho sem nuvens, ha mais de 40 annos.

Morria, de facto, um homem de começos modestissimos, cuja vida fôra uma ascensão pelo trabalho e cuja abastança não havia prejudicado, antes aperfeiçoara os dotes com que nascera. De peão de fazenda no Uruguay, ainda menino, a essa madureza de realização total, haviam decorrido muitos, longos annos; e Candido Gaffrée não mudou: a mesma devoção á tarefa de cada dia, os mesmos habitos frugaes. Outros viajariam, fazendo do conforto e do mundo um prolongamento da abastança; elle não, jámais atravessou o Oceano, circumscrevendo

---

((24) "Após fez uso da palavra o Sr. Commendador Alfaya, que leu uma longa indicação referente á pessoa do Sr. Candido Gaffrée, ha pouco fallecido.

"Nessa indicação lembra o Sr. Alfaya os extraordinarios melhoramentos que Santos recebeu pela operosidade do distincto brasileiro que como fundador da Companhia Docas de Santos, assegurou o intercambio commercial maritimo. Assim, depois da longa exposição dos benemeritos serviços desse cidadão, termina pedindo constar da acta da sessão um voto de profundo pesar pelo fallecimento do Sr. Candido Gaffrée, e que a Camara officie á Companhia Docas enviando sentidos pesames.

"Como homenagem a Candido Gaffrée, indica o Sr. Alfaya que a Municipalidade mande construir um jardim na area do terreno em frente ao escriptorio central da Docas, onde em tempo opportuno será erigida uma estatua ou herma, ao benemerito brasileiro, erecção que correrá á custa de amigos seus.

"Sobre essa indicação fallaram varios Vereadores apoiando-a e fazendo largos elogios á personalidade de Candido Gaffrée. A indicação foi approvada unanimemente". Sessão de 7 de Janeiro de 1920. No *Estado de São Paulo*, de 8 de Janeiro de 1920.

a felicidade ao seu officio. Este, póde dizer-se, foi, do principio ao fim, a Empresa de Santos.

Não falaram de outro modo os jornaes do dia immediato, entre traços de seu caracter, ao lembrarem essa obra e os embaraços que deparou. Assim o *Imparcial* (28 de Dezembro de 1919):

> Sempre operoso e emprehendedor, obteve a concessão para a construcção das obras do porto de Santos e levantou esta empresa colossal que é a Companhia Docas de Santos, que construiu o cáes do importante porto, obra admiravel da engenharia nacional.
>
> Não pararam ahi os esforços e os trabalhos de Candido Gaffrée, a quem muito deve o progresso industrial do paiz, por isso que não poucas são as grandes conquistas industriaes em que seu honrado nome figura, como apparecido tem sempre como um interventor benefico, nas grandes instituições de caridade.

Por sua vez o *Rio-Jornal*:

> Começando a vida nos misteres mais modestos da carreira commercial, o Sr. Candido Gaffrée, enriquecido já de natureza por uma intelligencia vivaz e curiosa, soube aproveitar as suas energias no desdobramento de um plano que o destino lhe permittiu realizar.
>
> Operoso, quasi aventureiro pelo arrojo das tentativas, habil no meneio dos homens e lucidissimo na percepção dos phenomenos que enchem a atmosphera dos negocios commerciaes e industriaes, o Sr. Gaffrée pôde sempre aproveitar, com felicidade, o momento e os factos economicos, para, dentro da mais rigida honorabilidade, prosperar até a esplendida situação que desfructava.
>
> As grandiosas obras do porto de Santos foram de sua iniciativa e execução, ainda quando pensar em realizal-as parecia a muita gente um desvario de imaginação. Unido sempre, em todos os passos de sua vida de negocios, ao Sr. Eduardo Guinle, o grande industrial hontem fallecido realizou não só aquelle formidavel emprehendimento como outros do mesmo modo notaveis, que honram o espirito de iniciativa dos nossos.

Escreveu a *Gazeta de Noticias*:

> Pôde o notavel brasileiro desmentir a palavra dos scepticos, que proclamam sempre a nossa incapacidade para as realizações praticas, para a construcção de obras duradouras.
>
> E' que ao morto de hontem nunca faltaram vontade e fé, as duas forças invenciveis que triumpham de todos os obstaculos, afastam todas as resistencias e anniquilam todas as opposições.
>
> O Sr. Candido Gaffrée, apesar de ter todas as suas energias concentradas na tarefa sobrehumana da direcção da Empresa, não parecia nunca estar envolvido no "intense life".
>
> Vivia modestamente a sua vida, discreto sempre nas suas attitudes, arredado do turbilhão, espalhando a mancheias os beneficios e os favores.
>
> Ninguem nunca soube de um gesto espectaculoso desse multi-millionario, que detestava a reclame e se comprazia na solidão da sua vivenda, depois de terminada a labuta diaria, cercado sempre por um grupo de amigos dedicados.

O *Paiz*, que muito combatera a Empresa, publicou-lhe o retrato:

> No fundo de todos os emprehendimentos mais notaveis de Candido Gaffrée, no dominio dos negocios em que o seu genio pratico e a subtileza da sua intelligencia desabrochavam com tão accentuado vigôr, deve-se vêr, e vê-se crystallinamente, a idéa da grandeza social e da potencialidade economica do Brasil.

A esse respeito não é mister referir senão a sua actuação na obra fundamental de riqueza e patriotismo, que são as Docas de Santos, que elle emprehendeu com o seu saudoso companheiro Eduardo Guinle.

Quando elles obtiveram a concessão, o segundo porto da Republica estava absolutamente longe de prometter siquer compensar aos concessionarios as agruras moraes que lhes causaram o assumir de prompto compromissos e responsabilidades muitissimo acima das possibilidades reaes com que, ao tempo, se defrontava na exploração da obra.

Adiante:

Por longos annos, resistiu ás tremendas difficuldades que lhe criava a incipiente exploração do porto, a despeito dos melhoramentos admiraveis que nelle introduzia e que, por fim, em parte consideravel, estimularam na producção do sólo paulista e desdobramento propulsivo dessa incomparavel riqueza agricola, que teria nas Docas de Santos o escoadouro natural da sua expansão, exactamente como previra Candido Gaffrée.

Entretanto, até que o porto chegasse a essa etapa de prosperidade, o illustre brasileiro curtiu com serena dignidade as vicissitudes que apenas se adivinham nesse periodo de incerteza e de esperança, havendo sempre terminantemente resistido ás contingencias, que não foram poucas a assedial-o, de passar a concessão ao capital estrangeiro.

A *Razão*:

O porto de Santos era uma lastima na parte relativa á atracação de navios; umas pontes de madeira de cincoenta e mais metros de comprimento, por uns seis a oito de largura, concorrendo para a agglomeração de terras vindas das montanhas proximas e, portanto, para a obstrucção lenta mas certa do porto e do canal, o qual já não dava vasão ao grande movimento maritimo daquella praça commercial.

Grandes eram, pois, as difficuldades de carga e descarga e, mais alguns annos neste estado, ficaria o porto inutilizado e mais custosas se tornariam as obras do cáes indispensavel. Foi nesse estado precario do porto de Santos, e assim do Estado de São Paulo, sul de Minas, Goyaz e Matto Grosso, servidos por esse magnifico porto, de completo abandono pelo capital nacional e estrangeiro; foi nesse estado que Candido Gaffrée, audaz, consciente e valentemente, se atirou a essa obra gigantesca, arrojando-se á factura do grandioso monumento, verdadeiramente nacional, que ahi está hoje aos olhos de todos, a causar espanto aos estrangeiros, ao saberem que é de execução e direcção absolutamente brasileira, sendo a mais puramente nacional que se conhece.

Tambem o *Brazil Ferro-Carril* (15 de Janeiro de 1920):

Nunca esse homem teve esmorecimentos ou desconfiança na sua causa; sabia-a justa e fiava-se no bom cumprimento que dava aos seus contractos. A longa série de Avisos dos Ministerios a que o prendiam os seus compromissos e ainda sentenças de tribunaes dizem não só dos ataques a que se viu exposto, das batalhas que sustentou em defesa dos interesses da obra que construia.

A sua morte foi uma grande perda para o Brasil inteiro. Era um notavel exemplo de trabalho constante e pertinaz.

Por fim o *Jornal do Commercio* (28 de Dezembro de 1919):

O Sr. Candido Gaffrée, que falleceu hontem, era, nos circulos commerciaes, industriaes e financeiros do Brasil, uma das figuras mais proeminentes.

O grande trabalhador, que venceu de um modo tão honesto e exemplar a vida, que pelo esforço intelligente e pelo espirito de iniciativa se elevou aos mais altos postos de seu ramo de actividade, pela criação formidavel das Docas de Santos, pela multiplicidade de emprehendimentos e empresas que dirigia, pela variedade de interesses que superintendia, por sua clarividencia acolhedora, pela amavel bondade, pela maneira efficiente para a patria e caridosa para os infelizes com que applicava sua immensa fortuna, era, sem duvida, na sociedade brasileira uma personagem de primeira plana.

Foi com o seu grande amigo Eduardo Guinle o criador das Docas de Santos, esse monumento que honra a actividade, a capacidade de iniciativa e de administração da nossa raça. Distribuiu depois os seus interesses, a sua collaboração efficaz, o seu auxilio financeiro, o seu talento de administrador, a sua coragem em assumir encargos e em fundar e desenvolver serviços por uma porção de trabalhos, de emprehendimentos e empresas e casas de commercio.

Adiante:

O seu nome está ligado á historia do nosso progresso, do apparelhamento technico do Brasil, e a sua iniciativa benemerita marcou etapas da nossa evolução industrial.

Assim a sua morte não póde deixar de ser consignada como um lamentavel acontecimento para o paiz inteiro. O Sr. Candido Gaffrée, sempre prompto para ajudar os bons e salutares emprehendimentos, era assim, no nosso meio, um continuo elemento de vida, de energia, de trabalho. Depois de ter sabido, de uma maneira honrada e feliz, vencer pela coragem de suas concepções, pela tenacidade em applical-as, elle não descansou, e continuou a aperfeiçoar a sua obra, e a distribuir de um modo largo e magnifico a sua acção.

Assim, o Sr. Candido Gaffrée foi um constructor, um fomentador de energias novas, um dos maximos benemeritos do Brasil, que dos fins do seculo XIX, se abriu ao contacto da civilização moderna. Foi dos maiores brasileiros do nosso tempo, e no seu campo de actividade, tão largo e criador, prestou ao paiz serviços que jámais poderão ser esquecidos.

Por sua vez, a Directoria assim se exprimiu no Relatorio de 1920:

Bem conheceis a proeminente figura que no nosso meio commercial e industrial representou o benemerito compatriota, e, particularmente, a direcção magistral, sabia, inimitavel que imprimiu a esta Companhia, sua obra carinhosamente amada.

Deve-lhe o Brasil a maravilhosa organização do porto de Santos, iniciada, em 1888, logo após o fracasso de outras concessões largamente privilegiadas, feitas a particulares e ao proprio Estado de São Paulo. Esse emprehendimento, auspiciosamente rematado, que serviu de ponto de partida e de estimulo aos melhoramentos dos outros portos nacionaes, bastaria para perpetuar o nome do insigne trabalhador, ligando-o á historia do progresso e do apparelhamento technico no nosso paiz.

Não eram sómente o genio do emprehendedor e a alta capacidade de organização e direcção que se admiravam no saudoso chefe. Salientavam a sua prestigiosa personalidade, ainda, o acrisolado amor á Patria, a probidade modelar e a vontade bem orientada.

Sempre disposto á pratica do bem e da caridade, foi prodigo em actos de generosidade e de philanthropia.

Muito valia para nós esse homem extraordinario como companheiro e como amigo. O seu posto aqui é insubstituivel; o que nos ha de valer e confortar são os exemplos e os ensinamentos que nos deixou, pelos quaes teremos de levar avante, emquanto a vossa confiança nos apoiar, a pesada tarefa da administração da Companhia, de modo que esta não deixe de ser a obra daquelle esforço continuado de mais de um quarto de seculo.

Era grande a falta, na verdade, pelo que havia representado na Companhia o homem que acabava de existir (25). Mas o periodo incandescente de construcção e consolidação estava a encerrar-se nessa batalha (reducção das capatazias por acto unilateral da União) a quinta emprehendida na defesa de seus direitos, — entre as sete que, durante o quasi meio seculo de existencia, teve a Empresa, — batalha cuja maior parte dirigiu e cujo triumpho não presenciou. O espirito com que se creou e defendeu não morreria. Sua successão, como a de Eduardo P. Guinle, antes, a de Guilherme B. Weinschenck depois, a de Carvalho de Mendonça mais tarde, recahiria sobre hombros capazes, defensores e conservadores no tempo do que, com tanta lucta e tino, se havia construido.

Já dissemos atraz do acaso que reuniu, desde meninos, para toda a vida, os dois homens aos quaes devem as Docas de Santos a sua existencia. Não teve Eduardo P. Guinle, filho de um commerciante da rua da Praia, em Porto Alegre, recursos com que continuar os estudos, fazendo-se professor na escola primaria onde aprendera; ao passo que Candido Gaffrée, cujo lar foi o de um pequeno lavrador em Francisquinho, perto de Bagé, viu-se obrigado a emigrar, e não tinha mais de 12 annos de idade, para o paiz vizinho, á procura de trabalho.

O destino os reuniu depois no Rio de Janeiro, onde vieram, muito moços, procurar fortuna, como empregado de commercio um, guarda-livros outro. Candido Gaffrée já punha á prova esse traço pessoal seu, o de fazer relações, saber cultival-as pelo só dom da sympathia pessoal: ahi seu maior recurso nas luctas que o aguardavam. Eduardo P. Guinle cuidava da economia da casa, fazia-lhe a escripta, era della o espirito interior silencioso; e a divisão do trabalho naquelle balcão da rua da Quitanda, onde por mais de tres lustros commerciaram com artigos de importação, constituiu o prefacio do que depois prevaleceu em Santos.

Poucos lucros então. Mas a projecção social havia-se ampliado, de modo que entre *Aux Tuileries* (1871) e os começos da iniciativa em São Paulo (1888), mediou larga operosidade na sub-empreitada de estradas de ferro em Pernambuco e Alagôas e empreitada no Rio de Janeiro e São Paulo. Já podiam então dizer-se ricos, sendo commum a propriedade do mesmo modo que tinham

---

(25) Consta da acta da sessão da Directoria de 3 de Janeiro de 1920: "O Dr. Guilherme Guinle, Presidente interino da Companhia, abriu a sessão dizendo que indefinivel era a sua dôr ao cumprir o dever de communicar officialmente aos companheiros da Directoria e aos dignos membros do Conselho Fiscal, para os fins legaes, que, ás seis horas e vinte minutos da tarde de vinte sete de Dezembro proximo findo, falleceu nesta cidade, o Sr. Candido Gaffrée, preclaro Presidente da Companhia e seu fundador; que elle e todos os seus companheiros sentiam a irreparabilidade da perda do chefe excelso, que dedicára á empresa das obras de melhoramento do porto de Santos a parte mais activa da sua trabalhosa vida e onde revelou notavel espirito de iniciativa e incomparavel dom de organização e de direcção; que, não tendo a intenção de fazer aqui panegyrico desse grande brasileiro, gloria de uma Nação, modelo de probidade, de energia e de vontade bem orientada, e, muito menos lembrar nas ligeiras palavras que mal proferia, embargadas pelo pranto da saudade e da gratidão, o que valia para todos nós esse homem extraordinario como companheiro e como amigo, se limitava a propor que antes de qualquer deliberação, se lançasse nesta acta a declaração de que a Directoria da Companhia Docas de Santos, dominada pelo sentimento de profunda tristeza, manifesta a sua magoa irremediavel pela perda do inolvidavel Presidente e do amado amigo.

"O Dr. Paulo de Frontin fez diversas considerações sobre a personalidade do Sr. Candido Gaffrée e terminou pedindo que na proposta do Dr. Guilherme Guinle se comprehendesse tambem o Conselho Fiscal, que acompanha a Directoria na sua manifestação de pesar. Cada um dos outros Directores se refere, com palavras de ternura, saudade e gratidão, ao desapparecimento do magnanimo Presidente, que pela sua tenacidade, esforço e honestidade ergueu no Brasil um dos maiores monumentos em obras publicas. A proposta do Dr. Guilherme Guinle com o addendo do Dr. Paulo de Frontin foi unanimemente approvada".

partilhado os riscos. O ocio, que podia attrahil-os, não se coadunava com a sua natureza emprehendedora; seduziu-os, então, o porto de Santos, repellido por todos, incapaz mesmo de melhorar-se pelo proprio Governo da Provincia, á qual o Imperio cedera a construcção, e, afinal, por iniciativa e acção dos dois, através vicissitudes que as paginas atraz bem descreveram, resultando no que depois se viu.

Sem filhos, os bens de Candido Gaffrée voltariam na sua maioria ao lote commum, iniciando-se, por disposição não acabada sua, mas executada pelos herdeiros, essa obra de assistencia social a que nos referimos, a Fundação Gaffrée-Guinle. Delle, entretanto, pouco se soube em vida, porque, recatado como o amigo morto, não fez a caridade ostensiva. Da dispensa das taxas para os institutos pios de São Paulo, por exemplo, só teve conhecimento a opinião quando, requerida mais tarde sua continuação, a publicou o Governo. Mas era o feitio exterior que mais importava. Um instinto seguro de coisas a acontecer, o que explica seu acto lançando-se na construcção do porto; e, ao mesmo tempo, um dom de servir, *el don de gentes* dos castelhanos, que o amparou sempre nas maiores crises. Rico, cortejado, a corrupção, a lisonja não foram do seu gosto. Sua força era a tenacidade, servida por um tacto humano, um tal conhecimento das qualidades e das deficiencias alheias, que o fizeram aparte. Esses attributos explicam como pôde mover-se entre luctas asperas e paixões desencadeadas, enfrentar dois ou tres Chefes de Estado (26), ter contra si a imprensa de São Paulo, a maioria de seus politicos, algumas vezes os seus Governos, e sahir disso tudo cada vez mais forte.

Seria que o amparasse a sua estrella, de modo tão invariavel? Ou que muito solida se tivesse construido sua obra? Ahi, sim, de preferencia a resposta. Candido Gaffrée anteviu o futuro de Santos, no qual a concessão daquelles 860 metros de cáes parecia um brinquedo de crianças. E ideou sua teia, amparando-se — ás vezes com que estorvos! — seja nos orgãos de administração da cidade, seja nos amigos já numerosos, seja no Governo Federal, para tecel-a, augmental-a, defendel-a, consolidal-a. Nessa teia, a palavra "direito", a expressão "base contractual" soam a cada passo. Por iniciativa sua, fez acompanhar cada decreto federal de um termo de contracto, bem se imaginando as consequencias para o desenvolvimento da concessão. Como tinha sabido escolher o constructor material, nesse Guilherme B. Weinschenck cuja modestia era tão grande quanto a competencia technica, elegera tambem a dedo o consultor juridico, nesse Carvalho de Mendonça, que seria seu arrimo legal em todas as vicissitudes por que ia passar. Nada mais curioso nesse emprehendedor, do que o zelo da lei escripta. A qualquer duvida occorrente, ia ao seu consultor juridico para que a estudasse; e informado do que deveria ser sua posição, nada o detinha no que chamava a defesa do seu direito.

Esse feitio de Candido Gaffrée explica a posição que assumiu na questão da Alfandega de São Paulo, na da exhibição de livros, na do direito exclusivo de construcção e melhoramentos do porto, na da reducção das capatazias por

---

((26) Entre os quaes, por motivos politicos, Floriano Peixoto quando da revolução federalista; e, em relação as coisas da Empresa, Prudente de Moraes, na questão da Alfandega de São Paulo; e Affonso Penna na da exhibição de livros. Quanto ao primeiro, constituiu-se durante a revolta da Armada uma commissão da Cruz Vermelha. A circular foi assignada, entre outros, por Demetrio Ribeiro, Candido Gaffrée, Hilario de Gouveia e Almirante Tamandaré, dirigindo-se aos compatriotas no sul em termos que despertaram commentarios. "O partido federalista, lia-se ahi, defende apenas minguados elementos que lhe suppre seu patriotismo e a confiança que lhe inspira a justiça inabalavel da sua causa, apoiada pela Constituição Federal". Gaffrée foi preso no Rio de Janeiro sob a allegação de fazer passar armas sob essa bandeira ou asylar revoltosos. Ver, entre outros, "A Caridade... politica", no *Paiz* de 24 de Maio de 1893.

acto unilateral do Governo, para não falar senão das campanhas mais altas. Elle explica tambem a attitude em que se collocou *vis-a-vis* do Estado, a que procurou servir e onde, apesar de tudo, passou pelo que atraz ficou descripto. Ha imponderaveis, que muito pesam ás vezes na vida. Assim, ainda depois das campanhas asperas de 1894 e 1896, a admissão de algumas das grandes personalidades paulistas no seio da Empresa, a localização ali de um seu escriptorio, a reducção da capatazia sobre o café, motivo de tanta querella, poderiam quiçá ter attenuado de certo modo o dissidio.

Mas a Candido Gaffrée aprazia responder golpe a golpe, dando pelo que recebia. O thema das taxas abusivas, illegaes, a incriminação de contrabando, de lucros excessivos, a lucta pelo desafogo do cáes entregue áquelle polvo, essas e outras historias de um quarto de seculo, mais o decidiam na concepção da Companhia, como empresa federal. E não errou porque vingaram com o tempo todos os seus pontos de vista. Mais do que a estatua que a Camara Municipal votou e se inauguraria em sua memoria e do companheiro fallecido, o monumento a Candido Gaffrée em Santos seria sempre a obra que ali soube levantar e consolidar com singular tenacidade (27).

CAPITULO LXVII

DE NOVO PATRÕES E OPERARIOS

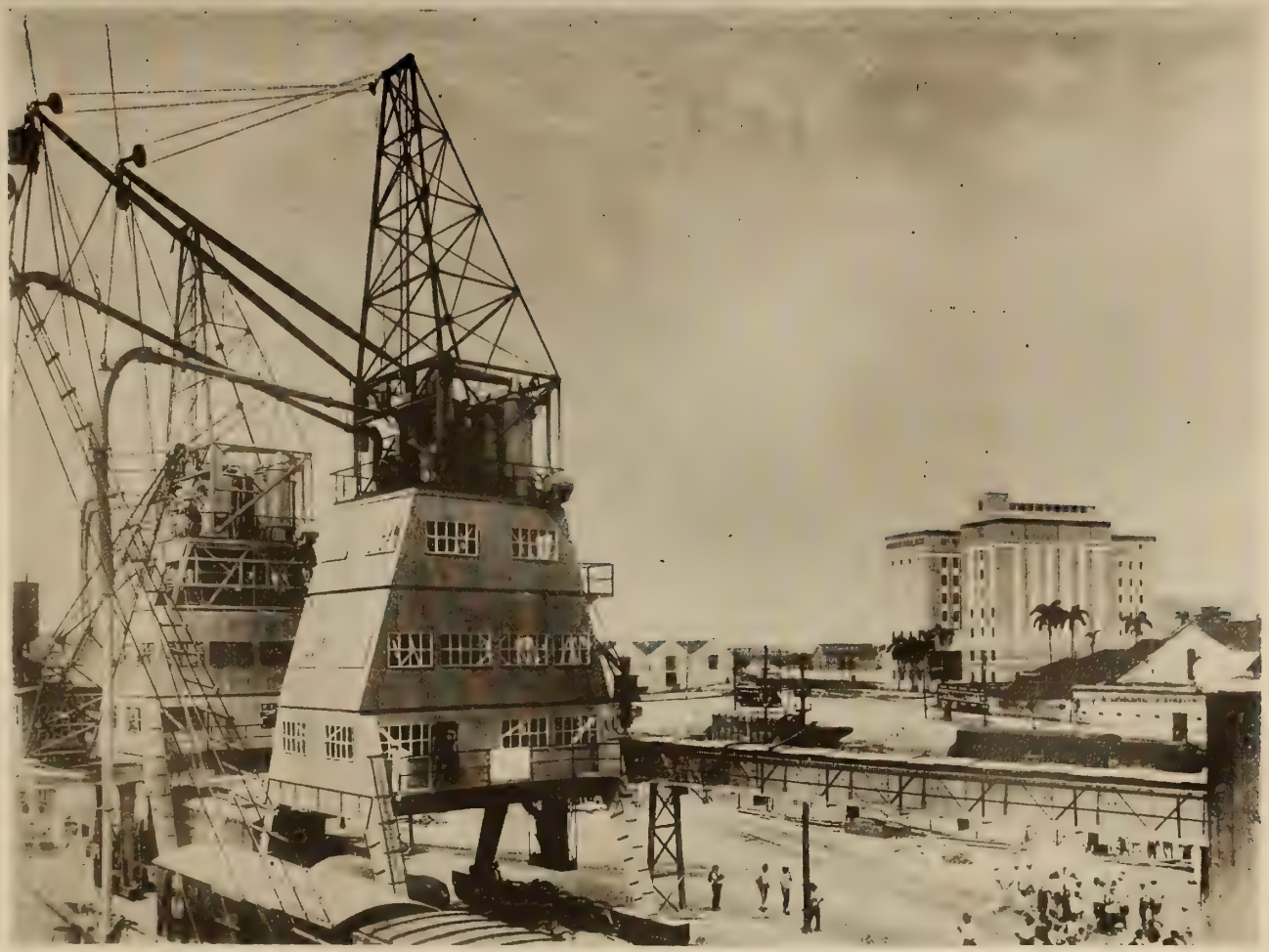
Durante esse decennio são de notar, na vida da Companhia, factos de significação menos publica, mas cada qual com sua relevancia.

Um delles foi o de que, appellada no caso da fazenda Pelaes, confirmou-se a sentença favoravel á Companhia, pelo Supremo Tribunal Federal. Apenas um voto, o de João Mendes, a reformava para condemnar Gaffrée & Guinle a pagarem aos autores a somma de 350 contos de réis afim "de lhes inteirar o justo preço da causa, nos termos da Ord. L. IV, T. XIII". Foi parecer do Procurador da Republica, Ministro Muniz Barreto (*Jornal do Commercio*, 16 de Agosto de 1920):

> A sentença de primeira instancia e as razões da Ré, contêm argumentos irretorquiveis que convencem inteiramente da improcedencia do pedido dos autores, ora appellantes, deixando demonstrado á saciedade não só que, por se tratar de contracto de compra e venda, entre pessôas commerciantes, não cabe rescisão por lesão, uma vez que não houve prova de erro, fraude ou simulação (*Cod. Commerc.*, art. 220; T. de Freitas, *Cons. Leis Civis*, nota 60 ao art. 56 e *Ad. á Doutrina das Acções* de Correia Telles, n. 712), como que, quando assim não fosse, do estudo feito resulta que os autores não conseguiram reunir, no caso concreto, os

---

(27) "Em seguida pediu a palavra o Sr. Alfredo Loureiro Ferreira Chaves, que disse que antes da assembléa tratar dos assumptos para que foi convocada, julgava-se no dever de referir-se ao profundo golpe que soffreu a Companhia com o fallecimento em fins do anno proximo findo do seu criador o Sr. Candido Gaffrée, que, com o seu espirito de iniciativa, a sua robusta intelligencia e, principalmente, a sua grande tenacidade, conseguiu construir os melhoramentos do porto de Santos e formar com as obras ali executadas, um padrão de gloria para a engenharia nacional e para o Brasil um attestado de capacidade dos nossos patricios. Propõe, então, que na acta da sessão que se realiza, seja inserido um voto do mais profundo pesar pelo fallecimento do Sr. Candido Gaffrée, que fique a Directoria autorizada a mandar collocar no salão de suas sessões o seu busto em bronze e que igualmente concorra com os meios necessarios para que na praça que, por determinação da Camara Municipal de Santos, passou a denominar-se Candido Gaffrée, seja erigido o monumento lembrado na mesma Camara. Corroborando os conceitos emittidos por esse Senhor, o Presidente põe em discussão essa proposta, que é approvada unanimemente, pondo-se de pé todos os accionistas presentes". Assembléa Geral Ordinaria, 30 de Abril de 1920.



Descarregadores pneumaticos de trigo em Paquetá (1930)

elementos constitutivos da invocada lesão enorme, segundo o seu conceito legal, expresso na Ord. L. IV, T. XIII, principios quaes sejam; 1°) engano do vendedor além da metade do justo preço; 2°) que o engano procedera do comprador ou da simpleza do vendedor; 3°) determinação do justo preço por verdadeira e commum estimação ao tempo do contracto.

Estas condições foram examinadas em seus menores detalhes, diante das provas do pleito, e por tal forma que nos julgamos dispensados de accrescentar quaesquer considerações á argumentação cerrada das alludidas razões e da juridica sentença de primeira instancia, e que será certamente confirmada pelo Supremo Tribunal Federal.

Outro facto a registrar foi a inauguração do edificio destinado não á agencia dos Correios e Telegraphos (Decreto n. 15.393, de 8 de Março de 1922), cuja construcção pela Companhia constituira objecto no Senado Federal de tão viva impugnação, mas do edificio dos mesmos na parte central de Santos. Essa inauguração se deu a 30 de Novembro de 1924, exultando o sentimento local. "Ha pouco mais de tres annos, exarou o mais importante orgão ali, o Governo Federal, impressionado com o vertiginoso progresso desta cidade, converteu a Agencia Especial do Correio de Santos em administração de 1ª classe, collocando-a no mesmo nivel das de São Paulo e Rio". O lançamento da pedra fundamental, entretanto, dera lugar a demonstrações maiores, porque, contestado então o apreço da União por São Paulo (não reducção das capatazias), foi occasião de manifestações publicas federaes. Esse lançamento occorrera a 13 de Maio de 1922, com a presença do Presidente do Estado, Washington Luis, e do Ministro da Viação. Depois de fallar o Presidente da Companhia, disse Pires do Rio (*Tribuna*, Santos, 14 de Maio de 1922):

Cumpre-se, afinal, a velha promesssa da Companhia do Porto de Santos, e um edificio monumental vae erigir-se em pleno centro da cidade, para condigna séde do seu importante serviço postal.

Dupla satisfação tenho em vir pessoalmente assistir ao inicio da grande obra: é que sou paulista e, neste momento, faço parte de um Governo Federal sinceramente amigo de São Paulo.

A construcção do palacio dos Correios de Santos, não obstante o seu valor notavel, representa, meus senhores, parte pequena do acervo das obras realizadas em territorio paulista pelo Governo do Dr. Epitacio Pessôa, a cuja bôa vontade e excepcional coragem civica o paiz inteiro deve o beneficio enorme da defesa do mercado do café, magnifica iniciativa de uma politica ditada pelo perfeito conhecimento da situação commercial do Brasil no seio economico do mundo moderno.

Adiante, depois de lembrar outras obras no Estado, como a reconstrucção da via permanente e do material da Noroéste, duplicação da Estrada de Ferro Central do Brasil, edificio dos Correios da Capital, etc.:

Summamente grato a mim deve ser, neste meio de paulistas, dizer em voz alta que sempre fui testemunha da satisfação com que o Dr. Epitacio Pessôa praticou os actos de S. Ex. dependentes para inicio e proseguimento de obras federaes no Estado de São Paulo; assim foi quando lhe pedi autorização para adquirir o terreno que pisamos neste momento e onde se começa a levantar, para em breve estar concluido, o palacio postal da cidade de Santos; assim foi quando assignou o decreto de approvação da planta e do orçamento do edificio; assim foi quando pediu com empenho uma autorização legislativa que se julgava necessaria para a defesa do interesse das Docas de Santos, a cujos Directores faço a justiça de reconhecer a bôa vontade com que acceitaram a minha suggestão e providenciaram para o inicio da obra, cuja pedra fundamental collocamos neste momento, na presença muito honrosa do Sr. Presidente do Estado de São Paulo, o eminente cidadão, em cuja superior cultura politica tem a nossa terra uma vida exemplar de civismo fecundo.

Deram-se tambem faltas de mercadorias em volumes descarregados, incendio num cargueiro, destruindo dois armazens. Sobre aquellas não teve responsabilidade a Empresa, retiradas as mercadorias por tripulantes ou outros individuos (28). Sobre os incendios, originou-se um delles (3 de Março de 1920) nuns fardos de juta no pateo entre os armazens 21 e 22, ficando destruidos esses armazens e mais o 23, bem como as mercadorias que nelles se achavam (29). O outro, foi anterior (23 de Maio de 1916) despertando commentario publico, pois se accusou a Companhia "de não ter o serviço completo de extincção". Occorreu esse fogo a bordo do *Australien*, atracado ao armazem 22, com 15.000 fardos de juta provenientes da India. O *Matto Grosso*, então no porto, atacou o incendio, o mesmo fazendo a Empresa. "Que significa a sua imprevidencia neste sentido e a que funestas consequencias ella póde chegar? inquiriu a *Tribuna* no dia immediato. Reputamos imperdoavel o desmazelo da Docas em assumpto de tão grave ponderação". Ao que respondeu o Superintendente, explicando como só foi possivel vencer o fogo porque o pessoal da Companhia, o rebocador *Sul-America*, sempre de sobreaviso para taes surprezas, se puzeram logo em movimento. "A Companhia Docas de Santos, escreveu A. Ramos Fontes ao referido jornal (27 de Maio de 1916), em instrucções que correm impressas, de 2 de Janeiro de 1900, prevê, entre outros, os casos de incendio em qualquer de suas dependencias, ou em quaesquer navios atracados ao cáes". Em carta á Empresa declarou Frederico Villar, commandante do *Matto Grosso*:

> Foi grande o meu orgulho diante da coragem e desprendimento estoico dos meus commandados; admirei os bombeiros de Santos — desapparelhados e heroicos — que me auxiliaram; mas, a verdade e a justiça mandam que eu diga que foram os elementos ali conduzidos pelo Dr. Victor de Lamare que permittiram salvar das chamas o *Australien*.

Bem é de vêr-se que tão largo periodo não podia passar sem que a Companhia e seu pessoal se achassem de novo em divergencia, tanto mais quanto nesse periodo (1916-1925) occorrerem, primeiro, as difficuldades do custo da vida, produzidas pela guerra europea, e, depois, sua carestia, em consequencia della. Em plena guerra, havia a Companhia elevado os salarios do seu pessoal de cerca de 15 %; e operarios se haviam antes dirigido a um jornal local solicitando augmento, que a redacção tinha achado impossivel pela queda nas importações em contraste com despesas obrigatorias sem reducção no pessoal (*Tribuna*, Santos, 26 de Junho de 1917).

---

(28) Vêr: Relatorio da Directoria de 1920. O *Jornal do Commercio* de São Paulo, assim se exprimiu: "Ha dias, em um dos armazens da Companhia Docas, ao proceder-se á conferencia de volumes desembarcados de um vapor mercante de nacionalidade ingleza foi constada a falta de mercadorias em alguns caixotes, visto não estar de accôrdo com a quantia constante do respectivo manifesto. Essa falta foi, naturalmente, levada á responsabilidade da Companhia, mas, em diligencia a bordo do mesmo navio, o Sr. Guarda-Mór da Alfandega conseguiu descobrir e apprehender em poder de tripulantes a mercadoria que faltava a esses caixotes e criminosamente subtrahida, com violação dos volumes no proprio navio", 8 de Abril de 1920.

(29) "A policia local fez o devido inquerito, onde apurou ter sido o incendio provocado por um trabalhador de estiva de companhias de vapores, que sobre os fardos de juta atirára um phosphoro ou a ponta de um cigarro acceso, ficando verificada a casualidade do sinistro.

"Prestaram relevantes serviços na extincção do incendio, o Prefeito Municipal de Santos, o Sr. Almirante Raja Gabaglia, digno Commandante da divisão do Sul, com os dignos officiaes e bravos marinheiros do *Floriano Peixoto* e o Guarda-Mór da Alfandega de Santos, a todos os quaes reiteramos aqui os nossos agradecimentos". Relatorio da Directoria, 1920.

Escreveu, por sua vez, *A Tarde* (Santos), 26 de Junho de 1917:

> Não nos surprehendeu nem causou extranheza o acto hontem expontaneamente praticado pela Companhia Docas de Santos, augmentando 15 % sobre o salario de seus trabalhadores e elevando a 230$000 o ordenado mensal dos feitores de manobras a começar de Agosto.
>
> E não nos surprehendeu porque, como hontem dissemos, tratando da "crise operaria" entre nós, sempre a Docas cuidou dos interesses de seus empregados e operarios, desde o auxilio á Associação Beneficente, á creação dos armazens para a venda, pelo custo, dos generos de primeira necessidade e creação de escolas para os filhos de seus operarios.
>
> Se a grande Empresa não se curva ás exigencias indebitas e nem cede quando a querem obrigar pela força, está prompta sempre a auxiliar os seus empregados todas as vezes que verifica a necessidade desse auxilio.

Tres annos depois reappareceu a agitação, com uma parede da maioria do pessoal (29 de Novembro de 1920). Mas foi breve, como explicou o Relatorio da Directoria de 1921:

> Assignado por pessôas extranhas ao serviço da Companhia, foi enviado á sua Directoria um officio, no qual eram estabelecidas condições inacceitaveis, quer de augmento de salarios, quer de reducção de horas de trabalho e, ao mesmo tempo fixado prazo curto e improrogavel para a acceitação ou recusa das imposições feitas, sob pena de declaração da *grêve*
>
> Mantendo-se no serviço 549 trabalhadores os esforços da Directoria no sentido de angariar novos elementos de trabalho foram coroados de exito, conseguindo ella normalizar os serviços do trafego no dia 30 de Dezembro, pondo em actividade 2.031 operarios, correspondendo tal numero ao empregado em condições normaes (30).

Posteriormente, em 1924, houve intuito de nova agitação. Não tendo accedido ao pedido de 1917, a Empresa iria agora adiante do seu pessoal, concedendo novo augmento (31). "O acto dos dirigentes dessa poderosa Empresa, escreveu a *Tribuna* (Santos, 4 de Janeiro de 1924), todo expontaneo ao que sabemos, não podia deixar de ter optimo acolhimento por parte de seus operarios, que, sem recorrer a meios extremos, como outrora o fizeram sem resultado algum, perturbando a vida normal da cidade, vêm realizados os seus anhelos". Mas advertia:

> Desde ha alguns dias, começaram a correr pela cidade boatos alarmantes, de que os operarios da Companhia Docas se declarariam, hon-

---

(30) A este respeito, escreveu o *Jornal do Commercio* a proposito da demora na descarga do *Plutarch* e do *Hermit*, prodromos da congestão a iniciar-se em 1923: "Como se sabe, lançado o *ultimatum* para que os operarios voltassem aos seus postos, uma grande parte se conservou retrahida pelo que foram dispensados 1.700 delles, sendo substituidos por pessoal vindo do Rio e contractado nesta capital. E' claro — e não podia deixar de assim succeder — que os serviços das Docas vieram a se resentir um pouco. Os novos trabalhadores não têm o traquejo e a pratica de seus collegas, pelo que se póde dizer que a morosidade ali se implantou. Ora, esses processos estão em antagonismo com os que requerem os altos interesses do commercio e os effeitos dessa situação já estão se fazendo sentir, apezar mesmo da bôa vontade que a poderosa Empresa arrendataria das Docas tem em aplainar as difficuldades". 18 de Janeiro de 1921.

(31) "Serviço ordinario — dia de 8 horas — 7$200; serviço extraordinario, 1$150 por hora até ás 22 horas, e 2$000 dessa hora em diante; serviço de carvão, ordinario, — dia de 8 horas — 8$000 ou 1$000 por hora; extraordinario, 1$350 por hora, até ás 22 horas, e 2$000 nas subsequentes; trabalhadores de armazem: para os que venciam 6$000 por dia, 6$400 ou $800 por hora; para os que percebiam 5$000 diarios, 5$600 ou $700 por hora; vigias: 200$000 mensaes. E' voz corrente, no seio dos empregados do quadro da Companhia Docas, que esses funccionarios tiveram, tambem, razoavel augmento nos seus vencimentos; porém, como a Superintendencia está organizando, ao que parece, o quadro, não baixou ainda nenhuma portaria nesse sentido". *Tribuna* (Santos), 4 de Janeiro de 1924.

tem, em *grêve*, aconselhados por elementos extranhos á classe, que se encontram entre nós, com propositos sinistros.

Se bem que taes affirmativas sejam, ao que fomos informados, absolutamente infundadas, quanto á attitude dos operarios da Docas, que estão satisfeitos com o gesto dos Directores dessa Companhia, a policia regional agirá com energia, estando para isso apparelhada contra taes elementos, que procuram, escudados por esses honestos trabalhadores, perturbar a ordem.

Impulsionada pela guerra, a solução de alguns problemas, oriundos da desigualdade social, ia ter começo de execução. Assim, a lei n. 3.724, de 15 de Janeiro de 1919, sobre accidentes do trabalho, apezar dos consideraveis onus em que importava para a Companhia Docas de Santos, logo applicou-se. "A execução fiel dessa lei, declarou o Relatorio da Directoria de 1919, trará consideraveis onus para a Companhia, mas esta tudo fará para assegurar o bem estar e a saude dos seus operarios, seguindo o programma ha muito adoptado antes da Regulmentação das obrigações patronaes". De facto, a Companhia aposentou com auxilio seus funccionarios velhos (32) ou afastados por enfermidade, bem como deu pensão á viuva de um chefe de trafego, assassinado em serviço, com elogio publico. Dentre os funccionarios de categoria, aposentaram-se Ulrico Mursa (33) e Alvaro Ramos Fontes. "O Major Alvaro Fontes, escreveu a *Gazeta do Povo* (Santos, 25 de Novembro de 1920), ao ser inaugurado o seu busto em bronze, é desses da velha tempera; não é daquelles que vivem só pelo prazer da vida. O trabalho é para elle a unica condição de seu viver e a honra, o escopo do seu espirito, um bello exemplo e a melhor fortuna que poderia legar aos filhos".

A Directoria se referiu aos seus serviços e do chefe do escriptorio Pedro Gay, nestes termos (Relatorio de 1922):

Em 8 de Julho de 1921, a Directoria, tomando em consideração os relevantes serviços prestados pelo Sr. Major Alvaro Ramos Fontes, desde o inicial estabelecimento da Superintendencia em Santos, que organizou e geriu durante 25 annos, com admiravel criterio, lealdade e honestidade, e o seu actual estado de saude, resolveu conceder-lhe a aposentadoria com os vencimentos de 24:000$000 annuaes.

Na mesma data, attendendo tambem ao precario estado de saude do Sr. Amado João Pedro Gay, que prestou, como chefe do escriptorio em Santos, bons serviços durante 26 annos, a Directoria resolveu conceder a aposentadoria que solicitou, com os vencimentos de 14:400$000 annuaes.

Esses favores são excepcionalissimos e a Companhia sómente os deverá conceder aos funccionarios da sua immediata confiança e que tenham exercido cargos de responsabilidade com inexcedivel dedicação, zelo e vantagem para a Companhia. Elles, ainda assim, não constituirão precedentes. A Companhia reserva-se o direito de demonstrar por outra qualquer forma o apreço que liga aos seus antigos e valiosos auxiliares,

---

(32) "Nós que não hesitamos em profligar a usura, a mesquinheza e a impiedade de companhias e empresas que exploram seus auxiliares e trabalhadores, pagando-lhes miseravelmente o arduo trabalho e mantendo-os numa cinta disciplinar de ferro, não nos escusamos aos mais justos e calorosos louvores ás collectividades industriaes e commerciaes, que se afastam dessa linha odiosa e velam pelos que lhes prestam concurso efficiente e productivo. O exemplo, dado pela Companhia Docas é daquelles que devem ser fartamente applaudidos, porque não só aproveitam a empregados enfermos e sem recursos, como servem de incentivo a empresas congeneres para identicos actos de justiça e humanidade. E o louvor ainda deve ser mais intenso, se considerarmos que o citado exemplo não será um caso insulado, mas uma praxe que se constitue para futuros casos, desde que militem as razões ponderosas que levaram a Companhia a pensionar os seus auxiliares enfermos". *Tribuna* (Santos), 2 de Setembro de 1919.

(33) "A Directoria, attendendo aos relevantes motivos que lhe expôz o Dr. Ulrico de Souza Mursa, Inspector Geral da Companhia em Santos, acceitou o seu pedido de demissão, concedendo-lhe, entretanto, aposentadoria com os honorarios correspondentes a tres quintos do vencimento que percebia". Relatorio da Directoria, 1925.

que, por circumstancias imprevistas, se achem privados de prestar a sua collaboração e concurso.

Foram da imprensa, neste decennio, algumas palavras de apreço, por occasião da assembléa geral e distribuição do Relatorio da Directoria. Assim o *Paiz* esquecia os dias de 1896, para escrever (28 de Abril de 1916):

De todas as companhias nacionaes, é essa inquestionavelmente a mais importante, é a que, de facto, representa um attestado insophismavel das qualidades de iniciativa, de tenacidade e de organização dos brasileiros.

A pujança, solidez e prosperidade dessa grande Empresa são motivos de orgulho para todos nós, sendo justo reconhecer os serviços prestados ao commercio de São Paulo, principalmente no que se refere á sua colossal exportação, pelos admiraveis serviços das Docas.

No mesmo anno, escreveu a *Gazeta de Noticias* (29 de Abril de 1916):

O porto de Santos é realmente uma das maiores expressões do esforço humano. E' um monumento de concepção industrial e de administração exemplar.

E tudo aquillo foi feito com dinheiro brasileiro, por administradores brasileiros que sob as suas ordens tinham engenheiros brasileiros, e que sobre um pantano mortifero conseguiram estabelecer uma vasta e surprehendente usina productora de riqueza.

No anno seguinte, exarou o mesmo orgão de Ferreira de Araujo (*Gazeta de Noticias,* 28 de Abril de 1917):

Os nomes desses dois illustres patricios — Eduardo P. Guinle, de tão saudosa memoria, e Candido Gaffrée, a energia disciplinada, o espirito mais atilado e organizador, servido pelo mais bello coração que já conhecemos — precisam e devem para sempre ficar gravados na memoria de todos nós, por que são nomes que valem como um orgulho para a nossa raça e como um exemplo para a nossa geração.

Foram elles que, em trinta annos de trabalhos, transformaram uma simples firma commercial, concessionaria dos melhoramentos do porto de Santos, na maior, na mais importante das companhias brasileiras, uma companhia cujas acções, na maior de todas as crises, têm os seus valores nominaes triplicados.

Em 1918, em plena guerra, assim falou a *Noticia* (29 de Abril):

Realiza-se amanhã a assemgléa annual da Empresa Docas de Santos. São bem conhecidas, são tradicionaes nesta folha as sympathias por essa Empresa, de que todos nós, a justo titulo, nos podemos orgulhar.

Fundada numa época em que raros eram os effeitos da iniciativa privada, em que a timidez do capital só se quebrava á custa de compensações directas por meio de subvenções e de garantias de juros, a Empresa das Docas de Santos conseguiu, sem nenhum favor dessa especie, e entrando no regimen exclusivo de taxas de serviço, inspirar confiança aos capitalistas nacionaes, realizar as suas construcções por profissionaes technicos nacionaes, ser administrada, e primorosamente, por directores nacionaes.

A esse sentimento de nacionalismo tem obedecido toda a sua longa e prospera existencia, o que não é demais assignalar nesta época, em que se opera uma fecunda generalização de taes sentimentos, de que a Empresa dá mais uma prova garantindo os lugares aos seus empregados que se afastarem em serviço da defesa nacional, e fornecendo-lhes o primeiro fardamento.

E o *Jornal do Commercio* escreveu (30 de Abril de 1918):

Entre as grandes empresas genuinamente nacionaes poucas ou talvez nenhuma se compare a essa que transformou o velho porto impres-

tavel e insalubre de Santos num emporio commercial de primeira ordem, dotando São Paulo de um escoamento modelo por onde a sua farta producção se encaminha sem estorvo para os mercados consumidores.

Não se póde deixar de sentir um certo orgulho vendo que gente do paiz e capitaes daqui mesmo puderam realizar um emprehendimento de tal monta que faz honra á nossa capacidade profissional e ao nosso espirito de organização.

E' esse superior tino administrativo que ainda uma vez se revela no Relatorio deste anno da Companhia. A grande guerra paralyzou quasi inteiramente o trafego maritimo. Faz pena vêr-se aquelle extenso e bello cáes, dantes tão movimentado, quasi deserto de navios. O mesmo aliás se observa neste momento em quasi todos os grandes portos do mundo.

Apezar, porém, dessa pausa forçada no labor do importante entreposto, a Companhia não dormiu sobre as suas obrigações, antes attendeu com solicitude a todas as necessidades novas sobrevindas, indo sempre adiante dos Poderes Publicos no interesse do commercio e da producção.

Relembrando o fallecimento dos dois fundadores, confiante nos hombros em que caia a successão (*Gazeta de Noticias*, 28 de Abril de 1922):

Mas o exemplo que elles deixaram não só ha de fructificar, para quantos conheçam o esforço titanico daquelles dois eminentes brasileiros, como tem fructificado nos que os succederam na direcção da Companhia.

Fallando nesses successores, parece-nos de justiça salientar a personalidade do Dr. Guilherme Guinle, moço a quem a fortuna podia reservar os ocios da vida e que, entretanto, como o seu pae, como seu inesquecivel amigo e mestre, que foi Gaffrée, sabe trabalhar como poucos e sabe manter, com superior tino e invejaveis qualidades de administrador, aquelle admiravel patrimonio.

Foi esse mesmo amigo fiel quem, um anno depois do fallecimento de Candido Gaffrée, lhe dedicou estas palavras de apreço e saudade (*Gazeta de Noticias*, 27 de Dezembro de 1921):

Hoje se commemora o anniversario da morte de Candido Gaffrée.

A data não nos commove só porque esse homem tenha sido, emquanto vivo, um grande amigo desta casa, desde os tempos de Ferreira de Araujo, e que seria uma coisa toda da nossa intimidade; mas, porque naquella grande individualidade que se foi, sempre vimos, com olhos da mais profunda admiração, um nobre caracter, um brasileiro que honrou a sua geração como o Visconde de Mauá dignificara e elevara a anterior; um espirito culto, severo na critica dos proprios actos, justo no julgamento de seus contemporaneos, intransigente em questões de honra e de direito, bom para os desafortunados, crente na força da nossa raça, presando a intelligencia acima de tudo, quando ella se animava para o bem, e amando a terra de tal sorte, que, rico e morrendo com mais de setenta annos de idade, nunca della se quiz separar numa simples viagem de recreio e repouso á Europa.

CAPITULO LXVIII

A SETIMA CAMPANHA

Como já occorrera antes, accumularam-se em Santos mercadorias chegadas e a se exportarem, com as inevitaveis querelas sobre a responsabilidade disso entre a São Paulo Railway e a Companhia. Iniciada em fins de 1923, essa situação durou todo o anno de 1924, prolongando-se até o terceiro quartel de 1925. No inicio daquelle, abriu as baterias a *Tribuna*, culpando de tudo a Es-

trada. Depois de accentuar que desde o armazem 1 ao 27, inclusive os patios, tudo estava cheio de cargas, escreveu (28 de Janeiro de 1924):

> E' doloroso affirmar-se que, em muitos casos, a mercadoria permanece no cáes tempo muito maior do que aquelle que foi gasto pelo navio que a conduziu ao porto, por mais longa que tenha sido a viagem; e dahi os incalculaveis prejuizos devidos á oscillação cambial, ás avarias, constantemente verificadas, ás depredações, á paralyzação das industrias, etc.
>
> A situação actual do cáes é mais seria do que talvez imaginem aquelles que não conhecem os serviços do nosso porto nos seus multiplos detalhes.
>
> A plethora de cargas no cáes, no momento actual, seria a repetição do que se deu ha 10 ou 12 annos, se não tivessemos de adduzir as circumstancias de que naquella época, em que o cáes foi, como agora, ameaçado de uma crise de transportes, a sua extensão era mais diminuta, com menor numero de armazens alfandegados, ao passo que a estrada de ferro ingleza não acompanhou a mesma evolução e se manteve estacionaria com o mesmo ou talvez com menor numero de vagões para attender aos constantes reclamos do nosso commercio e industrias.

Nesse sentido a Companhia União dos Transportes e o Centro dos Proprietarios de Carroças da cidade solicitaram á mesma Estrada de Ferro providencias sobre a falta de pessoal e material rodante (34). Mas a São Paulo Railway declinou a responsabilidade, dividindo-a, como antes, com a Empresa. Vinha soando, como um bordão tambem, quanto á Estrada de Ferro, a necessidade de libertar-se o Estado de seu dominio, com o estabelecimento de outra linha, demandando porto novo, São Vicente ou São Sebastião. Respondendo ao Centro dos Despachantes Aduaneiros, que tambem havia representado sobre a falta de vagões, disse a Superintendencia que já tinha a Estrada tomado suas providencias, mas que estas exigiam alguns mezes. Se as Docas de Santos trabalhavam á noite, bem como nos domingos e feriados, o mesmo fazia a Estrada. Além de que era raro o dia em que tinha aquella carregados os vagões remettidos. Argumentou a São Paulo Railway (*Tribuna,* 13 de Fevereiro de 1924):

> Se a causa da congestão nas Docas é inteiramente devida á falta de vagões, que vantagem advem ao commercio em retirar as suas mercadorias do cáes e transportal-as pela rua aos armazens desta Estrada, como está fazendo em proporção cada dia mais crescente, ao ponto de prejudicar o serviço proprio daquelles armazens, que é lidar com o trafego local da cidade e não de importação?
>
> Como é que o facto do carregamento nos armazens da Estrada faz surgirem vagões se elles não existem? Deve haver, certamente, alguma vantagem, senão o commercio não incorreria na despesa do carreto. Isto parece indicar que ha algum defeito na distribuição de vagões no cáes, serviço esse que não está a cargo da São Paulo Railway. Além disso, um carregamento diario de 339 vagões está longe de poder ser considerado como diminutissimo.

Tendo-se aggravado a situação, communicou o Centro de Navegação Transatlantica ao publico que as companhias nelle associadas declinavam toda responsabilidade por qualquer prejuizo occorrente (20 de Março de 1924). E a São Paulo Railway decidiu, com protesto da Associação Commercial de Santos, sus-

---

(34) As mesmas corporações representaram á Associação Commercial de Santos, solicitando intercedesse "como legitima representante dos interesses do commercio desta cidade, junto á Superintendencia da São Paulo Railway Co., para que seja posto paradeiro efficaz ao actual modo pelo qual está sendo feito o serviço de recebimento de cargas para despacho, na secção de importação daquella Estrada de Ferro". 11 de Fevereiro de 1924.

pender o trafego de mercadorias do interior para Santos (20 de Março de 1924). "A resolução da São Paulo Railway, de suspender o transporte de mercadorias para esta cidade, commentou a *Tribuna* local (21 de Março), é simplesmente monstruosa".

Já Presidente da Companhia, Guilherme Guinle esteve em São Paulo para combinar as medidas possiveis, entre as quaes a revogação de uma circular do Inspector da Alfandega, revogação já pedida pela Associação Commercial e que se realizou (35); o transporte para os armazens externos das mercadorias da tabella H, taes como juta, cimento e outras; e a construcção de silos especiaes para descarregamento do trigo, ficando cada moinho com o seu silo privativo; e a preferencia para descarga do trigo, bacalhau, batatas e outros generos de importação de immediato consumo.

Sobre as demais providencias, dizia o Relatorio da Directoria, de 1925:

> Effectivamente, não nos temos descuidado na tarefa de manter as nossas installações sempre capazes de attender ao trafego crescente do porto, e, ainda no relatorio anterior, a Directoria teve opportunidade de se referir ás obras que realizou no periodo de 1914 a 1920, apezar das duvidas e difficuldades decorrentes da conflagração europea.
>
> No momento actual, a Companhia não tem poupado esforços no sentido de minorar os effeitos dessa situação anormal sobre o commercio e a industria. Assim é que
>
> *a*) obteve do Governo o alfandegamento de 2 de seus armazens externos, para que passassem a receber mercadorias de importação, e tomou a seu cargo a vultuosa despesa de transporte destas mercadorias, da faixa do cáes para aquelles armazens;
>
> *b*) resolveu acceitar a despacho para a estrada de ferro, as mercadorias desembarcadas pela Alfandega, não obstante a demora das mesmas sob sua guarda, á espera de transporte, evitando, com isso, para o commercio, a pesada despesa de armazenagem a que taes mercadorias ficariam sujeitas;
>
> *d*) nenhuma restricção tem feito na movimentação da mercadoria, desde que dessa movimentação possa resultar vantagem para o desembaraço dos vapores, ou para melhor aproveitamento dos vagões da via-ferrea; e finalmente,
>
> *e*) attendeu á solicitação de seus operarios no sentido de lhes ser elevada a remuneração, representando isso um augmento de mais de 2.000 contos annuaes nas folhas de pagamento do seu pessoal.

Alludindo ao fechamento da conta de capital, havia dito J. C. de Macedo Soares, Presidente da Associação Commercial (*Estado de São Paulo*, 16 de Fevereiro de 1924):

> Isso quer dizer que o Governo da União tem resolvido dar por terminado o cáes de Santos. Sabe, entretanto, o commercio de São Paulo que as actuaes installações não bastarão, muito em breve, ás necessidades do nosso porto. O cáes construido já tem sido, por vezes, totalmente occupado, e occasiões houve em que as empresas de navegação

---

(35) "O Sr. Inspector da Alfandega local, reconhecendo o erro em que incorreu o seu antecessor, baixando a portaria n. 514, que veiu crear serios embaraços ao commercio e á navegação, resolveu modificar em parte, essa portaria, para o que enviou hoje á Companhia Docas o seguinte officio:

"Levo ao vosso conhecimento que, attendendo á crise de transporte de mercadorias na Estrada de Ferro São Paulo Railway, uma das principaes causas do congestionamento de carga nos armazens dessa Companhia, e ainda, aos interesses do fisco e do commercio em geral, resolvi, por acto de hoje, alterar, em parte, as determinações do meu antecessor, sobre o deposito e conferencia de cargas estrangeiras nos respectivos armazens, transmittidas a essa Superintendencia com o officio n. 514, de 19 de Julho do anno passado. Assim peço vossas providencias no sentido de serem executadas aquellas determinações com as seguintes modificações". Telegramma de Santos. *Estado de São Paulo*, 1 de Abril de 1924.

tiveram de encostar seus navios aos que já se achavam atracados, formando dupla e até tripla fileira. Além disso, é pouco profundo o nosso porto e não póde receber embarcações de maior calado.

Deve, portanto, o Governo de São Paulo pleitear contra a paralyzação das obras do porto de Santos, que precisa acompanhar o vertiginoso progresso do Estado, para não entorpecer as forças vivas da lavoura, das industrias e do commercio.

Se o cáes precisava prolongar-se no futuro, — e isso constituiu o motivo da setima e ultima campanha, — a verdade era que, então, não respondia elle pelo abarrotamento.

Em 1920 haviam pedido Augusto Ramos e Eugenio de Lacerda Franco concessão para um porto em São Vicente. Escreveu-se a respeito (*Jornal do Commercio,* 28 de Julho de 1920):

Entre os motivos que justificam a construcção do novo porto figuram como principaes e dominantes estes:

As actuaes Docas de Santos estão manifestamente reconhecidas como insufficientes para dar vasão ao trafego maritimo, cada vez maior e mais crescente, principalmente pelo notavel augmento da nossa exportação.

Além disso, o calado das Docas e mesmo da entrada da barra, não comportam vapores de certas tonelagens. O porto de Santos, o primeiro dos portos brasileiros, no ponto de vista de facilidades technicas, é consideravelmente inferior aos do Pará, Recife, Bahia, Rio e, dentro em breve, inferior até ao do Rio Grande.

Adiante:

Ao mesmo tempo que perde em confronto, a zona por elle servida tem se desenvolvido assombrosamente. O porto de Santos não serve sómente aos interesses de São Paulo, serve tambem aos do Triangulo Mineiro, do norte do Paraná e dos Estados de Goyaz e Matto Grosso.

Além disso, num futuro por certo bem proximo, estará ligado á Bolivia e a outras Republicas sul-americanas.

O memorial technico, que instruiu o pedido dos concessionarios e que deverá servir de base para os respectivos estudos por parte do Governo, é uma peça cuidadosamente confeccionada e bem acabada contendo numerosos detalhes sob todos os pontos de vista, sob todos os aspectos.

A Associação Commercial de São Paulo procedeu a inquerito, no qual era expressa a procura de outro escoadouro, com porto e linhas diversas. O resultado foi um extenso estudo technico preliminar sobre que depuzeram varias autoridades, concluindo pela necessidade da construcção de São Sebastião (36). Oscar Weinschenck responderia a esse estudo conforme se verá adiante. Examinando as causas da crise tal estudo chegou ás seguintes conclusões parciaes:

a) o factor predominante, senão exclusivo da crise, foi a deficiencia do serviço ferroviario entre Santos e o interior;

b) o congestionamento do porto não se deu por esgotamento da capacidade das installações, quer das Docas, quer da São Paulo Railway.

E os remedios foram os seguintes:

a) ligação ferroviaria do porto de São Sebastião á cidade de São Paulo e a Santos, merecendo estudo o projecto de construcção de um

---

(36) Vêr: Associação Commercial de São Paulo. *A crise do porto de Santos.* (Estudo preliminar). São Paulo, 1925, 315 pags.

ramal de Mogy das Cruzes a Jundiahy, ou Campinas, ou a ambas essas cidades, destinado a servir á exportação;

b) apparelhamento do porto de São Sebastião;

c) adopção, para esse porto, do regimen da autonomia portuaria;

d) estabelecimento, nesse local, de um porto franco ou zona franca.

Um dos ouvidos, James Blandy, escreveu quanto a Santos e seu substituto:

> Vultuosas obras seriam necessarias para uma ampliação de sua capacidade, em condições de attender por mais alguns annos ás necessidades sempre crescentes do nosso commercio. Os algarismos que exprimem este augmento têm sido bastante divulgados, e mostram á evidencia que, dentro de mais alguns annos, o porto de Santos, ainda que tenha augmentado a sua capacidade para as necessidades presentes, tornar-se-á de todo insufficiente para concentrar o movimento, não só do commercio de São Paulo, como tambem dos Estados de Matto Grosso, Goyaz, do Sul de Minas, Norte do Paraná, etc., tributarios que são do nosso unico porto.
>
> Por outro lado, as opiniões de illustre technico, que tem dirigido commissões encarregadas do estudo dos nossos portos, são unanimes em affirmar a superioridade do vizinho porto de São Sebastião, onde a par da grande extensão de costa naturalmente adaptada á construcção de cáes, acha-se mais que sufficiente calado para atracação dos maiores vapores que fazem carreiras para a America do Sul.

Quanto á rêde ferroviaria, e depois de varias considerações:

> Esta grande arteria, atravessando o nosso Estado em uma longa diagonal, é que precisa ser ligada a São Sebastião e, para que esta ligação desempenhe amplamente o papel a que é destinada, deverá derivar para aquelle porto o commercio das tres grandes ferrovias do Estado: a Paulista, a Mogyana e a Sorocabana, sem o que a sua efficiencia seria diminuta. Ligar uma dessas estradas, isoladamente, ao porto é solução acanhada e de pouca utilidade.
>
> Para que se possa obter o *desideratum* de descongestionar o nosso systema ferroviario, devemos abrir mão de interesses regionaes e definitivamente estabelecer um plano de viação capaz de attender ás necessidades de todas as ferrovias do Estado.

Além disto, uma Companhia recemcreada, a Companhia de Melhoramentos do Littoral, propunha-se construir um porto, com 1.500 metros, garantido o juro de 8 % sobre 24 milhões de dollars. Mudava, assim, a frente de luta para a Empresa, pois a ameaça não estaria mais no prolongamento do cáes em Santos, mas na construcção de outro, vizinho. Como os demais ensaios, este não passaria de projecto. Bastava provar que, para as necessidades do momento, era sufficiente o caes em trafego; e para as que surgissem no futuro a Companhia estava prompta a fazer as necessarias obras. Guilherme Guinle deu a publico a este proposito algumas palavras. Lembrando que já em 1913 a Companhia propuzera prolongar a muralha, voltando á carga desde então em diante, evocou dizeres de seu officio ao Ministro da Viação (*O Jornal,* 13 de Junho de 1925):

> O nosso apparelhamento actual e linha de atracação vão se tornando insufficientes á movimentação crescente das mercadorias, que passam pelo cáes; e é lamentavel que, em obras que exigem largo prazo para construcção, se deixe a resolução do problema para a ultima hora, apesar das repetidas solicitações feitas em tempo pela nossa Companhia.
>
> A essas providencias vem juntar-se a necessidade de solução do trafego da São Paulo Railway, tambem deixada para o ultimo momento, depois da crise manifestada e que entretanto se vinha desenhando ha longos annos.

Concluindo:

> Não estou longe de concordar com a Associação Commercial de São Paulo no que diz respeito á construcção de novos portos no littoral paulista, mas desejaria que ella recommendasse ao Governo Federal ou Estadual, nesse estudo, que as concessões fossem sem garantia de juros, pois a Companhia Docas de Santos se promptifica a ampliar o porto de Santos sem esse onus para o Governo Federal e não parece razoavel que o Estado de São Paulo, que póde gozar de tal regimen, vá conceder garantia de juros, onerando o Thesouro sem necessidade.

Foi, porém, o proprio Governo Federal que se incumbiu de provar em longo Relatorio da Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes que o abarrotamento de Santos não se devia á Companhia. No confronto com o Rio de Janeiro, ia resposta implicita ás censuras, tão frequentes até então, sobre o aspecto material das obras de Santos e sua pretendida inferioridade, a certos respeitos, sobre o Rio de Janeiro.

Disse Hildebrando de Araujo Góes no seu relatorio de 1924:

> Preliminarmente, convém accentuar que a crise de abarrotamento manifestada ultimamente no grande porto santista, é a meu vêr méra consequencia da sensivel falta de material rodante nas estradas de ferro que o servem.
>
> Que a crise não é determinada pela insufficiencia de extensão de seus cáes acostaveis ou pela falta de correspondencia entre a distribuição de seus armazens e apparelhamentos com o presente movimento commercial, demonstram-no sobejamente os coefficientes de aproveitamento do seu cáes durante os ultimos cinco annos, cotejados com os verificados no quinquennio anterior á grande guerra europea, como se deprehende do quadro n. 1.

Nesse quadro, a tonelagem de exportação e importação, movimentada no cáes por metro linear, passou de 332 em 1909 a 464 em 1913; e de 347 em 1914 a 431 em 1923. Dando ao segundo semestre de 1914 o mesmo movimento que o primeiro (o relatorio era de Setembro desse anno), ter-se-iam 472 toneladas movimentadas, o que não estava longe das 464 de 1913, isto é, a maior antes da guerra.

Continuou o Relatorio:

> O simples exame deste quadro evidencia, para logo, as seguintes imperiosas conclusões:
>
> 1° — que o trafego do porto, depois de ter passado, em 1913, por um maximo, cahio, em seguida, devido, primacialmente, ás consequencias geraes promanantes da guerra mundial, para logo depois se elevar novamente durante os ultimos annos, approximando-se mesmo sensivelmente daquelle maximo em 1923.
>
> 2° — Que no anno fluente, tomando-se por base o movimento alcançado no primeiro semestre, o maximo verificado em 1913 será talvez ligeiramente excedido.
>
> 3° — que a fluctuação do trafego no porto de Santos resulta quasi exclusivamente do movimento da importação de origem estrangeira.

Concluindo:

> Como vê V. Ex., bastavam tão sómente estas conclusões a que chegamos, levados forçosamente pelas preciosas informações fornecidas pelo referido quadro estatistico, que reflecte o movimento do porto santista, quer antes quer após a conflagração europea, para ficar evidenciado á saciedade que é perfeitamente phantasista e infundada a allegação de haver crise portuaria manifestada em Santos.
>
> Se existe, realmente, essa crise portuaria em Santos, como explicar-se então logicamente o facto de ter sido em 1923 movimentada, sem con-

gestionamento algum, uma tonelagem de mercadorias maior do que no anno proximo passado, quando já se esboçava, ameaçadoramente, a crise actual?

O confronto com o porto do Rio de Janeiro mostra que, no cáes do Rio, o movimento em 1923 foi 44,5 % mais intenso do que o de Santos, visto o coefficiente de aproveitamento em nosso porto ter sido, naquelle anno, de 623.218 toneladas por metro linear.

Taes argumentos eram bastantes. Mas a Inspectoria Federal quir ir mais longe, para provar, examinando Santos como porto e em relação ao Rio de Janeiro, que o abarrotamento não era proveniente da insufficiencia do comprimento do cáes como não era tampouco do seu apparelhamento, da falta de armazens, de installações especiaes ou de linhas ferreaes.

Assim, quanto ao comprimento do cáes:

O comprimento util do cáes construido é de 4.720 metros lineares. Quanto á profundidade junto á muralha do cáes, em aguas minimas, se observam as seguintes condições:

a) 2.271 mls. com a profundidade minima de 7m.0.

b) 2.449 mls. com a profundidade minima de 8m.0.

No ancoradouro e no canal de accesso, as sondagens recentes, executadas pela fiscalização do porto, accusaram a profundidade minima de 8m.0. No banco da barra, a profundidade minima verificada foi de 9m.0.

Vimos que o coefficiente de aproveitamento observado, em 1923, foi de 431 toneladas por metro linear, o que é folgado em comparação com as 623.218 toneladas verificadas no porto do Rio de Janeiro.

Quanto ao apparelhamento para carga e descarga:

Quanto ao apparelhamento para carga e descarga de mercadorias, estão installados 31 guindastes hydraulicos, 60 electricos e 5 a vapor, além de 4 carregadores mechanicos para café, que podem fazer cada um o embarque de 2.000 saccas por hora, sendo, entretanto, de 1.600 saccas por hora o carregamento normal.

Sendo o café o principal producto de exportação do Estado, tendo contribuido, em 1923, com 60 % da tonelagem das mercadorias sahidas pelo porto de Santos, vê-se de como aquellas installações especiaes cooperam valiosamente para o augmento de utilização do cáes.

Cotejando o apparelhamento de Santos com o do Rio de Janeiro, quanto aos guindastes disponiveis nos dois portos, encontramos, em relação ao movimento geral de mercadorias, em 1923:

Em Santos — 95 guindastes para 2.035.844 toneladas.

No Rio — 90 guindastes para 2.055.375 toneladas.

E' bem de vêr que esse confronto está longe de exprimir a realidade absoluta dos factos, pois no movimento geral de mercadorias, foram computadas as que não se utilizaram dos guindastes para serem movimentadas.

Não obstante esta observação, pela comparação que vem de ser feita, tem-se uma idéa aproximada da grandeza relativa do apparelhamento installado em Santos, que autoriza a concluir-se que, ainda sob este ponto de vista, o porto santista está fartamente apparelhado.

No ponto de vista dos armazens, occorria o seguinte:

Sob o aspecto da armazenagem de mercadorias a situação actual é a que passamos a descrever.

Na faixa interna do cáes, encontram-se 26 armazens dispondo de 88 guindastes pontes e abrangendo 55.611 metros quadrados de área coberta. Esta área deve ser majorada de 10.809 metros quadrados, pois os patios comprehendidos entre os armazens foram parcialmente cobertos e estão utilizados para abrigo e guarda de mercadorias.

Estas parcellas, sommadas, accusam 66.420 metros quadrados de área coberta, ou sejam, em média, 14.07 metros quadrados por metro linear de cáes em exploração.

Dos 26 armazens supra mencionados, oito existem occupados, presentemente, com mercadorias nacionaes, ou nacionalizadas, sendo seis armazens e patios correspondentes, com 16.404 metros quadrados, reservados para cabotagem, e dois outros abrangendo 7.200 metros quadrados occupados com gazolina e querozene em caixas, mercadorias que para ali entram já desembaraçadas pela Alfandega.

Mais:

Descontadas as áreas relativas a esses oito armazens, das quaes acima indicamos, restam, como disponiveis na faixa alfandegada do cáes, para attender a toda a importação estrangeira, 42.816 metros quadrados de área coberta, que seriam amplamente sufficientes se não occorresse a demora anormal, que hoje se nota, na sahida das mercadorias armazenadas. Tendo V. Ex. pelo aviso n. 155/G, de 12 de Abril ultimo, declarado alfandegados dois armazens externos, a área disponivel para abrigo das mercadorias, oriundas de exportação estrangeira, foi majorada de 16.000 metros quadrados.

Fóra da zona alfandegada, dispostos em quatro filas, existem os grandes armazens externos, em numero de 16, comprehendendo uma área coberta de 130.158 metros quadrados destinados a attender ao armazenamento do café e de outras mercadorias de exportação ou de mercadorias nacionalizadas. Nunca se manifestou qualquer deficiencia nessa parte das installações das Docas, que acabam até de ceder metade de um desses armazens externos para funccionamento provisorio da Alfandega de Santos.

Adeante:

Ainda, a este respeito, o porto do Rio de Janeiro não está em melhores condições, pois conta com 18 armazens construidos na faixa interna do cáes e varios patios cobertos abrangendo uma área coberta de 69.400 metros quadrados e com 96 armazens externos, occupando uma área de 46.100 metros quadrados.

O porto de Santos dispõe ainda de varios armazens especiaes a que nos devemos referir:

a) dois armazens para inflammaveis e explosivos construidos no local denominado Allamôa, a cerca de dois kilometros do extremo do cáes, na direcção do interior da bahia, e servidos por via-ferrea;

b) para o armazenamento de oleo combustivel, estão installados quatro reservatorios cylindricos de ferro laminado, com a capacidade, cada um, de 8.000 metros cubicos, localizados no extremo do cáes, proximo á estação da São Paulo Railway, devidamente munidos com as necessarias bombas e canalizações;

c) um armazem frigorifico para fructas, legumes, cereaes e outras mercadorias que necessitem de ser refrigeradas, e onde se procede, tambem, á congelação de carnes, quando pedida;

d) um armazem de bagagem, em Paquetá, com 1.325 metros quadrados de área coberta.

Todas essas installações têm a capacidade necessaria para os fins a que se destinam.

Assim ainda sob este terceiro aspecto, do mesmo modo que sob os dois outros, não póde ser esta a causa do congestionamento de mercadorias que ahi se verifica presentemente.

Quanto á rêde ferroviaria:

Quanto á rêde de linhas ferreas no cáes, nota-se não haver difficuldade alguma no trafego dos trens, nem na movimentação dos vagões, apesar de existir uma unica ligação com a São Paulo Railway, em um dos extremos do cáes.

Para attender a esse serviço ha, ao longo dos armazens, no minimo quatro linhas.

E' de grande conveniencia, para facilitar o serviço de manobras entre as linhas existentes na faixa do caes e as da São Paulo Railway, uma modificação nas linhas de ligação. A nova ligação, na parte cuja execução dependia das Docas de Santos, já foi realizada, faltando apenas que a São Paulo Railway a complete na parte que lhe diz respeito.

No Rio de Janeiro o trafego entre as estradas de ferro e as linhas assentadas ao longo da faixa do caes não assume importancia de monta porquanto a Capital Federal é, de facto, um entreposto distribuidor da mercadoria importada, que, na sua totalidade, sahe dos armazens, pelas ruas, em demanda dos depositos particulares existentes no centro da cidade.

Em Santos, no emtanto, aquelle trafego adquire grande importancia, porque quasi toda a importação se destina ao interior do Estado e principalmente a São Paulo, que, no caso, funcciona então como entreposto distribuidor.

Dessa circumstancia resulta a estreita interdependencia que em Santos se observa, entre o trafego ferroviario e o trafego do caes. Dahi a necessidade de se dispensar especial attenção ao problema, sobremodo importante, da movimentação dos vagões da Estrada de Ferro sobre as linhas do caes. Dahi tambem a necessidade inadiavel de ser concluida urgentemente a ligação, a que acabamos de nos referir, e já realizada em parte, como se vê na planta geral do porto.

Não mais em documento official mas numa entrevista publica, o Inspector Federal de Portos, Rios e Canaes comparou Santos a outros portos, affirmando (dentro da relatividade do parallelo, pois as condições mudavam em cada qual) que, para aquelle momento, pelo menos, Santos correspondia ao que delle se exigia. Já em 1907, relembrou Hildebrando de Araujo Goes, Francisco Bicalho havia dado a Calais o rendimento médio de 133 toneladas por metro; ao Havre, 350; a Boulogne, 479; a Buenos Aires, 540; a Genova, 590; a Santos, 594; a Marselha, 605; a Antuerpia, 1.100. O coefficiente de utilização brasileira não era, assim, dos menores, podendo ultrapassar as 600 toneladas referidas pela Associação Commercial de São Paulo. O mais interessante, porém, era que a importação, sim, exigia desenvolvimento do caes. A exportação não mudara essencialmente, — resposta cabal aos que, a proposito do café e outros artigos de São Paulo, viviam clamando contra a deficiencia do caes como embaraço á "formidavel exportação paulista" (*O Jornal*, 21 de Junho de 1925):

A tonelagem actual da exportação de São Paulo através o seu unico escoadouro não é muito differente da verificada ha vinte e quatro annos atraz:

Annos	*Importação*	*Exportação*	*Total*
1901	532.942	584.915	1.117.857
1924	1.459.829	767.872	2.227.701

A tonelagem referente á exportação sendo em 1924 approximadamente identica á verificada em 1901, o que triplicou foi a importação. Deve-se pois ao augmento de importação o facto de ter dobrado, num periodo de quasi vinte e cinco annos, o movimento commercial de São Paulo, feito pelo porto de Santos.

A consequencia é que o congestionamento do porto paulista se produz devido á fluctuação do movimento, não da exportação, mas exclusivamente, unicamente, tão sómente do de importação de origem estrangeira.

A situação actual do porto de Santos, como acabo de mostrar, não contribue, por forma alguma, para que o Estado de S. Paulo deixe de exportar uma gramma sequer da sua producção.

Ao contrario. Não haveria congestionamento algum, a esta hora, em Santos, se os 2.227.701 toneladas, que constituiram a totalidade do seu

trafego commercial, estivessem igualmente subdivididos, entre a exportação e a importação.

Era para a adaptação do porto ás necessidades futuras que olhava a Empresa, — importação de trigo, carvão, gazolina. Mas só seria possivel com obras novas, aberta de novo a conta do capital, o que só succederia no decennio seguinte. Disse o Relatorio da Directoria de 1925:

> Se, porém, no momento actual, a situação do porto de Santos é satisfactoria quanto á capacidade das suas installações, é indispensavel que se cogite desde já da sua ampliação, attendendo, por um lado, ao rapido desenvolvimento da região a que serve e, por outro, ao prazo necessario para a execução das obras respectivas, que é longo.
> Ha, além disso, a considerar:
> 1.° que, em um porto da importancia do de Santos, é indispensavel tornar independentes, a descarga, ou o carregamento dos vapores, do movimento dos vagões da via ferrea;
> 2.° que o calado dos grandes transatlanticos tem crescido, impondo aos portos de primeira ordem a necessidade de offerecerem aguas com 10m.00 de profundidade no minimo.

Concluindo:

> Foram esses os motivos que levaram a Directoria da Companhia a mandar estudar a ampliação de suas installações e a se entender com o Governo Federal para leval-as a effeito.
> Já está autorizada a construcção dos silos e a de quatro tanques de aço para o armazenamento de gazolina a granel, aos quaes nos referimos acima no presente Relatorio. Estas duas obras têm por objectivo tornar independentes a descarga dos vapores e o movimento dos vagões da via ferrea.
> Com o mesmo objectivo proseguem os estudos das installações necessarias á descarga e armazenamento do carvão e seu carregamento em vagões; em breve, será iniciado o estudo do aprofundamento do porto, do canal de accesso e da barra.

A 10 de setembro de 1925 estava normalizado o movimento. Congratulou-se o commercio local com o Inspector de Portos, Rios e Canaes (37). Noticiando-o, não deixou a Empresa de accentuar que isso se deu apesar de crescer a tonelagem das mercadorias importadas, pois no primeiro semestre de 1925 foi ella superior em 36 % á de 1924 e 43 % acima do segundo semestre de 1924. Foram do *Jornal do Commercio* estas palavras (9 de setembro de 1925):

> A questão do congestionamento do porto de Santos provocou muita discussão. Muitos interessados, na maior boa fé, começaram a attribuir a crise a uma porção de causas complexas, pedindo para isso as providencias mais largas e de mais demorada applicação.
> Deante das reclamações que se repetiam e ampliavam, o Sr. Dr. Francisco Sá, Ministro da Viação, encarregou o Sr. Dr. Hildebrando de Araujo Goes, Inspector de Portos, Rios e Canaes, de proceder *sur place* a um inquerito sobre as causas do congestionamento que tanto prejudicava o commercio paulista.

---

(37) "Temos a honra de congratular-nos com V. S. pela terminação desde o dia 1 do mez passado da crise que tantos prejuizos acarretou ao commercio e á industria deste Estado, proveniente do congestionamento do nosso porto, cujos serviços se normalizaram devido aos esforços ultimamente empregados pela São Paulo Railway, fornecendo á Companhia Docas de Santos vagões em numero sufficiente para o transporte das mercadorias desembaraçadas. Attenciosas saudações. — Pela Associação Commercial de Santos. — *A. S. Azevedo Junior*, Presidente. — *Godofredo de Faria*, 1° Secretario".

O Sr. Dr. Hildebrando de Araujo Goes, com grande competencia technica e perfeita isenção, estudou o assumpto e concluiu que o porto estava em condições de receber movimento ainda maior e que a causa real do congestionamento era a deficiencia da capacidade de transporte da S. Paulo Railway. O rendimento do cáes poderia ser maior, o que estorvava era o transporte para fóra de Santos das mercadorias desembaraçadas agora; a situação vae melhorando e se vae normalizando em Santos, graças ás providencias da S. Paulo Railway, que confirmam as observações do Sr. Dr. Araujo Goes.

CAPITULO LXIX

ALGARISMOS IRREFUTAVEIS

Mas a resposta cabal viria pela propria Companhia. Seria no inicio do decennio seguinte (1926-1935); mas relativa a este em estudo.

Já se viu no capitulo anterior o movimento que, apoiando-se no abarrotamento do cáes, pediu a construcção de outro porto, S. Sebastião. Dirigira-o a Associação Commercial de S. Paulo. A' sua representação, reunida com grande copia de documentos (38) respondeu Oscar Weinschenck tambem com um volume, logo no começo de 1926 (39). Nessa exposição, o Director-Gerente da Companhia, baseando-se sempre em dados officiaes e precisos, estudou as causas da crise, de um modo geral e no que se referiam á Empresa, bem como os remedios suggeridos pelas associações reunidas na representação da Associação Commercial de S. Paulo. Preliminarmente, foram suas palavras:

> Longe estou de querer condemnar o porto de S. Sebastião, que é, sem a menor duvida, susceptivel de ser aproveitado como porto commercial e que o será certamente no futuro.
>
> Desejo apenas fazer alguns reparos a certas informações, que as associações receberam e de que se utilizaram como bases seguras, no estudo que fizeram.
>
> E' nesta phase da questão, a melhor contribuição que posso trazer para a boa e conveniente solução do momentoso problema, cujo estudo as referidas associações emprehenderam com tão nobre e patriotico empenho.

Na exposição das associações paulistas podiam resumir-se tres sortes de razões: 1.°) de caracter geral; 2.°) contra a S. Paulo Railway; 3.°) contra o porto de Santos.

As razões de caracter geral referiam-se á necessidade de acabar com o monopolio portuario e ferroviario de Santos, necessidade que as razões especificas adiante expostas destruiriam, além desta fundamental:

> Constitue-se uma empresa que contracta com o Governo um determinado serviço publico, mediante uma remuneração estabelecida. Com esses elementos ella organiza sua finança e realiza o objectivo contractual, sob a fiscalização da outra parte contractante, o Governo, e o faz sem se afastar uma linha do que sejam seus direitos e obrigações.

---

(38) Vêr: *A crise do porto de Santos*. Estudo preliminar. Associação Commercial de São Paulo, cit. 1925, 315 pags.

(39) Oscar Weinschenck, *A crise do porto de Santos*. Commentario á exposição apresentada aos Srs. Presidente do Estado e Ministro da Viação pelas Associações representativas do commercio, da industria e da lavoura do Estado de São Paulo. Rio de Janeiro, Typ. do *Jornal do Commercio*, de Rodrigues & C., 1926, 74 paginas e 8 quadros.

Passado algum tempo, porém, interessados na obtenção do mesmo serviço publico, por menor preço, interessados de real e reconhecido prestigio, reunem-se e resolvem conseguir esse proveito, e, para isso, se dirigem ao mesmo Governo, que contractou o referido serviço com aquella Empresa para obter — não um contracto semelhante, ao que essa Empresa executa, que já teria para elles a vantagem da reducção dos riscos e a segura previsão da finança, mas sim, que o Governo se resolva a subvencionar uma nova empresa, que venha executar o mesmo serviço publico, que a outra... pagando elles preço menor, pois que a subvenção cobrirá a differença.

E, nesse proceder, aquelles interessados não descobrem o menor mal, a menor inconveniencia, desde que seja dirigido contra empresa de serviço publico.

Por ser essa, lamentavelmente, a mentalidade actual em nossa terra, de dia para dia, mais difficil se torna conseguir capitaes para empresas desse genero. No commercio, na lavoura e nas industrias, que as associações tão dignamente representam, o capital encontra applicação mais rendosa, sem os riscos, sem as peias contractuaes, sem as luctas inglorias e estereis que affligem as empresas de serviços publicos.

Além disto, era logica a pratica de portos concurrentes?

Estão inteiramente enganadas as associações, suppondo que pluralidade de portos e de vias ferreas concurrentes, tem provado, optimamente, em toda a parte. E' justamente o contrario o que se tem verificado.

A construcção de portos concurrentes se tem dado, unicamente, nos seguintes casos:

1.°) quando a tonelagem de mercadorias a movimentar cresce de tal modo, em um porto, que as obras de ampliação de sua capacidade deixam de ser economicamente realizaveis;

2.°) quando, occorrendo o mesmo crescimento de trafego, justificam-se obras que approximem os navios do centro de consumo, de distribuição, ou de producção, das mercadorias, que nelles são transportadas, visando o encurtamento do transporte terrestre, alongando-se o fluctuante, que é muito mais barato;

3.°) quando occorre uma grande tonelagem de um mesmo producto a transportar, que com vantagem possa ser localizado em um porto especializado, desde que favoraveis condições de transporte terrestre autorizem esse proceder.

Adiante:

E' isso o que é logico e de facto se dá em toda a parte, com optimos resultados e sem aberrar das mais comesinhas leis economicas. E' porque em França não se tem attendido a esse criterio perfeito, que o grande engenheiro francez, especialista em portos de mar e de reputação mundial, Georges Hersent, diz em sua obra *La mise au point de l'outillage français,* o seguinte, referindo-se á politica portuaria desse paiz: "Malheureusement se faisait jour dans ce programme une des plus lourdes erreurs que aient pesé sur notre régime des ports: à savoir la dispersion des efforts."

Mais:

Aproximem-se as associações dos que conhecem os segredos dos fretes maritimos e solicitem as razões da chocante differença de fretes, que se verifica entre a Europa e os portos brasileiros e argentinos, muito mais baixos para estes, que para aquelles. A resposta será a seguinte:

São mais baixos os fretes para os portos argentinos, porque ali, em um mesmo porto, os vapores encontram carga completa de retorno, emquanto que nos portos brasileiros é necessario, para completar seu carregamento, tocar em muitos portos, do que resulta, em condições normaes, pouco mais de dois mezes para uma viagem redonda á Ar-

gentina e quatro mezes ou mais para essa viagem na costa brasileira. Além disso, a carga de retorno da Argentina é completa em um só porto e se destina, em geral, a um só porto, emquanto que a brasileira, de muitos portos se destina a mais de um porto.

E', portanto, á abundancia de carga e á sua concentração, que a Argentina deve os fretes favoraveis que a navegação lhe offerece. Essa grande vantagem de que dispõem nossos vizinhos do sul provêm exactamente do facto de não possuirem elles portos de mais, por não haver ali pluralidade de portos.

Concluindo:

Em relação ás vias ferreas, se tem feito um lamentavel engano, suppondo que um porto servido por tres ou quatro vias ferreas, como o de Buenos Aires, tenha nessas tres ou quatro estradas de ferro, linhas concurrentes. São vias ferreas convergentes ao porto, cada uma, porém com sua zona de acção distincta, que, absolutamente, não se fazem concurrencia. A esse porto, ha quinze annos passados, chegavam duas estradas distinctas, a Buenos Aires-Rosario e a Central-Argentina, se não me engano, que com linha dupla e quasi parallelamente, iam de Buenos Aires a Rosario. Eram, effectivamente, linhas concurrentes, mas não se puderam aguentar, e sob o patrocinio do Governo Argentino, se deu a fusão das empresas, para pôr termo aos inconvenientes da lucta entre ellas estabelecida. E esse facto se passou na Argentina, onde as planicies percorridas pelas vias ferreas permittem-lhes realizar seu trafego mediante infimo custeio.

Se não existisse a Serra do Mar, essa barreira de difficil transposição, Santos ter-se-ia tornado, no Estado de S. Paulo, o que Buenos Aires é na Argentina, o grande centro commercial e de distribuição, do qual irradiaria a viação ferrea; Santos seria servido por mais de uma via-ferrea. Devido, porém, áquella barreira, devido ás difficuldades de sua transposição, o centro referido se deslocou para o planalto, para a capital do Estado, de onde se deu a irradiação das estradas de ferro. A Santos, porto de mar, só interessa, portanto, a communicação com o centro distribuidor, isto é, com a Capital; de Santos o transporte só tem esse objectivo. E' por uma via ferrea, ligando-o ao interior do Estado; é por isso que ali não se observa a pluralidade de estradas de ferro, que se nota em Buenos Aires e em outros portos.

Nas razões contra a S. Paulo Railway não se podia dizer que a capacidade da estrada estivesse esgotada, mas apenas quanto á serra, onde se impunha a construcção de nova linha, em vez de outra linha para novo porto (40). Além disso: procedia a allegação de que a S. Paulo Railway estivesse supercapitalizada, ou que fosse mal locada, offerecendo más condições technicas e outros vicios insanaveis, que lhe elevavam o custeio? A construcção de uma linha offerecia difficuldades muito grandes na serra?

Não é justo dizer que a S. Paulo Railway está supercapitalizada. O que se dá com essa via ferrea, é o que occorre com todas as empresas

---

(40) "Em relação á serra, a conclusão é perfeita e do mesmo modo se manifestaram, a propria administração da estrada, o Sr. Inspector de Portos e o Dr. Alfredo Lisbôa. Aos trechos de aquem e além serra, a conclusão não se applica, pois nesses trechos, a capacidade da São Paulo Railway é quasi illimitada.

"Nessas condições, o problema ferroviario não é, como as associações mencionaram em sua exposição, a urgente necessidade da "construcção de uma nova linha na serra, que reuna os trechos existentes de aquem e além serra, sem quebrar a capacidade destes". E que essa construcção nada tem de impossivel, os recentes estudos da Central do Brasil o provam. Com effeito, a região em que a nova linha da São Paulo Railway terá de passar, é quasi a mesma em que o Dr. Carlos Euler, profissional de alta e reconhecida competencia, projectou construir o ramal daquella estrada, de Mogy das Cruzes a Santos, com a despeza total orçada em cerca de 50.000:000$000". Idem.

estrangeiras, com capital ouro, em tempo de cambio baixo: o algarismo em mil réis, resultante da conversão da importancia em ouro, cresce assustadoramente; a renda liquida em papel tem que se elevar muito, para que o capital receba a necessaria remuneração.

Esses inconvenientes do capital ouro ninguem mais duramente tem sentido que os Governos, tanto da União, como os dos Estados e dos Municipios, que viram crescer a sommas enormes, as verbas orçamentarias indispensaveis ao pagamento dos juros e amortização de seus emprestimos externos, situação que os tem levado a procurar maior renda, pela aggravação dos impostos existentes e criação de novos. E' uma contingencia a que não póde fugir o paiz novo, que não dispõe de capitaes.

Ainda:

A S. Paulo Railway accusa, sem duvida, um capital médio, por kilometro, bastante elevado, se o compararmos com o capital correspondente, em outras vias-ferreas, mas é necessario não se perder de vista que, para essa apparente anormalidade, concorre a grandeza de seu equipamento, exigido pela intensidade do trafego, que a ella affue; que, na construcção, especiaes cuidados foram tomados pelos seus technicos, de accordo com o Governo, para assegurar o trafego seguro e permanente; que seu systema especial de tracção na serra, de grande custo de installação, reduz de muito, no emtanto, a extensão da linha, contribuindo, assim, duplamente, para a elevação do capital médio por kilometro.

Se fosse possivel determinar com exactidão o capital actual da Central do Brasil e conhecer a parcella que corresponde ao seu tronco de 107 kilometros, que vae da Central á Barra, estou certo de que o confronto da média kilometrica nesse trecho de grande trafego, da via ferrea nacional, com o valor correspondente, na S. Paulo Railway, levaria as associações a uma apreciação menos severa do capital desta.

Adeante, depois de apoiar-se em Fonseca Rodrigues, para quem nossa natureza muito mais rude e aspera, as difficuldades enormes da muralha da Serra do Mar nos desafiavam a tenacidade, retendo-nos muito aquem do progresso argentino:

Foi exactamente nessa aspera e rude natureza que a S. Paulo Railway se viu forçada a traçar a sua linha que, ainda por cima, teve que vencer as enormes difficuldades da muralha constituida pela Serra do Mar. Os fretes têm que ser altos, em uma via ferrea nessas condições e isso acontecerá com qualquer outra que se construa de S. Paulo para o littoral, porque nenhuma poderá escapar á natureza aspera e rude, nem ás difficuldades da muralha a transpôr.

E' certo que os que defendem a construcção de uma nova estrada de S. Paulo a S. Sebastião, com 200 kilometros de extensão, como solução mais conveniente para o problema dos transportes, que a construcção, pela S. Paulo Railway de uma nova linha na serra, com 40 kilometros apenas, promettem tarifas baixas, preços de transporte muito vantajosos, apesar de não haver ainda estudos sérios dessa nova linha e muito menos orçamento do custo de sua construcção. Mas, está prevista no schema proposto a garantia de juros, que deverá ser assegurada á empresa futura, pelo Estado ou pela União.

Só assim se justifica a fallaz promessa, porque não se póde contar com milagres. A nova estrada custará muito maior capital que a nova linha da S. Paulo Railway e a distancia a vencer nos transportes crescerá de mais de 100 %. Para que nessas condições o transporte custe menos ao commercio, é necessario que o Estado cubra com subvenção o que faltar á renda da nova estrada, para fazer face aos encargos do capital nella empregado e do custeio de seu trafego. Sem contar com a subvenção, aquella promessa não passaria de uma pura phantasia.

Finalmente, quanto ainda á S. Paulo Railway, depois de estudar as tres secções em que se divide sua linha:

> A primeira secção nada apresenta de criticavel. A linha é de grande capacidade e a tracção muito barata.
>
> A terceira secção apresenta, como unico defeito, a rampa que ali se admittiu, demasiada, sem duvida, para uma linha de grande trafego e de tracção a vapor, mas esse defeito que apresentam tambem as linhas da E. F. Paulista, perdeu quasi completamente sua importancia, com os progressos da tracção electrica, que permitte levantar a capacidade de trafego, em taes linhas e reduzir consideravelmente o custo deste.
>
> Resta examinar o problema especial da serra, isto é, a segunda das tres secções em que a estrada se divide, trecho em que os technicos resolveram applicar o systema funicular. Condemnar o systema á simples vista, allegando custeio caro, não é razoavel. O engenheiro Fonseca Rodrigues, no parecer já citado, diz justamente o contrario, considerando-o muito economico. Contra esse trecho da linha o que se póde dizer, com segurança, é que sua capacidade de trafego não corresponde, absolutamente, á que offerecem os outros dois trechos, e, mais, que essa capacidade está muito proxima do esgotamento.
>
> Assim, nada se encontra no traçado da S. Paulo Railway, que o torne responsavel pelo elevado custeio.
>
> Quanto aos "vicios insanaveis", não ha na exposição das associações o que esclareça sobre sua natureza, mas não creio que possam effectivamente existir. Deve haver um erro de apreciação de quem observa de fóra e seja, talvez, estranho ao officio. Não supponham as associações que o Governo seja fraco e não tenha elementos de acção contra as empresas, se ellas se desviam do caminho recto.

Nem podia dizer-se, tampouco, que a construcção de uma linha offerecesse difficuldades muito grandes na Serra, com custo vultuoso que aggravasse o defeito da supercapitalização:

> A S. Paulo Railway, procurando dar á sua serra maior capacidade de trafego, estudou um traçado com linha de simples adherencia, para a tracção a vapor, com rampa muito pequena e curvas de grande raio, pelo valle do Cubatão. Chegou, porém, a um preço de susto tão elevado, que teve que abandonar o projecto. Além do custo da construcção na serra, esse traçado exigia a construcção de uma linha nova no planalto, que só se entroncaria na linha actual nas vizinhanças de S. Paulo. Isso se deu em 1896 e foi o insuccesso desse projecto que conduziu á construcção dos novos planos inclinados; estava no seu berço a tracção electrica.
>
> Deve ser esse antigo e abandonado projecto, o que deu ás associações a impressão denunciada pela terceira de suas razões contra a S. Paulo Railway, mas presentemente não se cogita daquella solução. O traçado que pareceu realizavel, pelos resultados de reconhecimentos feitos, se desenvolverá á direita dos actuaes planos inclinados, do outro lado do espigão, em que estes foram construidos e partindo de Piassaguéra, ligar-se-á á linha actual nas proximidades de Campo Grande. Nesse traçado, prevendo-se a tracção electrica, admittir-se-á rampa mais forte e curvas de menor raio, que baixarão grandemente o custo de sua construcção.
>
> Os recentes estudos da Central do Brasil, para um ramal de Mogy das Cruzes a Santos, vieram confirmar os resultados do reconhecimento, quanto á exequibilidade do traçado da S. Paulo Railway, que muito se approxima do daquelle ramal na serra, e trouxeram muito favoravel espectativa, quanto ao custo de sua construcção.

Foram, porém, as razões especiaes contra o porto que mais attenção tiveram de Oscar Weinschenck. Na sua exposição, sobrelevou sempre a technica, com uma série de argumentos irrespondiveis. Aquellas razões foram assim resumidas:

> 1.° — São unanimes as opiniões dos technicos sobre a grande superioridade, a todos os respeitos, do porto de S. Sebastião sobre o de Santos.

2.º — (Da Associação Commercial de S. Paulo) Não se conhece no mundo, porto algum que apresente por metro linear de cáes, um custo tão fabuloso.

3.º — Santos offerece difficuldades grandes, devido ás condições naturaes do porto, para a execução das obras de ampliação, do que resultará a necessidade de vultuoso capital, que o trafego terá de remunerar á custa de taxas elevadas.

4.º — O porto de Santos está sujeito á exploração industrial de uma empresa concessionaria, autorizada a cobrar taxas muito altas, excessivamente onerosas e prejudiciaes ao desenvolvimento economico do Estado.

5.º — O custeio do trafego em Santos será sempre muito mais elevado do que em S. Sebastião.

Era na verdade S. Sebastião superior?

A affirmação de que ha unanimidade na opinião dos technicos, quanto á superioridade do porto de S. Sebastião, a todos os respeitos, sobre o de Santos, não póde ser sustentada, e sem sahir do que tem sido publicado recentemente sobre o assumpto, encontram-se diversas opiniões, que, se ouvidas pelas associações, não as levariam á conclusão que adoptaram.

São do eminente technico Dr. Alfredo Lisboa as informações sobre os effeitos dos ventos de W S W, que tornam necessaria a construcção de obras de abrigo ao ancoradouro de S. Sebastião; são do mesmo technico as seguintes palavras sobre a exploração do conjuncto do porto e via ferrea: "...; a grande empresa que se organizar para levar a effeito, simultaneamente, os dois grandes emprehendimentos, não poderá dispensar o favor da garantia de juros sobre os capitaes que nelles envidar..."

Mais:

Ainda sobre a exploração do novo apparelhamento proposto, estrada e porto de S. Sebastião, diz o grande engenheiro brasileiro Dr. João Teixeira Soares, na entrevista que concedeu ao *Estado de São Paulo*: "Terá que viver no regimen dos *deficits*. E creio que se poderá affirmar que só os *deficits* de alguns dos primeiros annos de operação, seriam sufficientes para aperfeiçoar o apparelhamento existente."

Agora sobre a solução em seu conjuncto, diz o Dr. Carlos Stevenson, technico cujo valor ninguem põe em duvida: "Nessas condições, discordamos por completo da orientação dada pela Associação Commercial de S. Paulo a esta magna questão. Entendemos que com quantia muito inferior á necessaria para as obras da estrada de ferro e porto de São Sebastião, poderia ser perfeitamente resolvida a situação de Santos."

Concluindo:

Qualquer verdadeiro technico não poderá deixar de reconhecer, pelo que se tem escripto sobre o porto de S. Sebastião, que esse porto offerece as vantagens seguintes:

a) profundidade e amplitude do canal;

b) boa fundação para as obras de cáes que se tornarem necessarias.

Mas o mesmo technico não poderá deixar de apontar, tambem, diversos inconvenientes que o referido porto apresenta, a outros respeitos, como, por exemplo:

a) ser desabrigado aos ventos fortes de W S W;

b) ter, possivelmente, a rocha em grande inclinação, attingindo logo profundidades grandes e encarecendo com isso a obra de cáes;

c) exigir trafego terrestre 150 % mais longo que Santos; (na Europa grandes sommas têm sido gastas, alongando o transporte maritimo para encurtar o terrestre);

d) nada dispôr do que é accessorio a um porto e essencial para o commercio que delle se tem que servir, o que exigirá a immobilização de grandes capitaes;

e) exigir a immobilização de enorme capital na via ferrea indispensavel,

f) pesar por longos annos, inutilmente, nas finanças do Estado ou da União.

Não são, nem podiam ser unanimes as opiniões dos technicos, considerando o porto de S. Sebastião superior ao de Santos a todos os respeitos.

Isto quanto á primeira razão. Quanto á segunda, escreveu a Associação Commercial de S. Paulo:

O capital da Companhia Docas de Santos já é altissimo, elevando-se a 180.000 contos pelo ultimo balanço publicado, embora o capital reconhecido pelo Governo seja de 152.000 contos. Mesmo tomando-se esta ultima cifra, ainda assim não conhecemos no mundo porto algum em que cada metro linear de cáes apresente um custo tão fabuloso...

Ora, em primeiro lugar, não andava na cifra referida o capital da Companhia. O balanço apresentado á assembléa geral de 30 de abril de 1925, registava realmente o passivo de 179.368 contos, que era muito proximo do mencionado; mas a Associação Commercial não viu que no activo figuravam como valor de titulos em carteira, 30.101:200$000, o que reduzia aquelle total mencionado como capital a 149.266:800$000. Em segundo lugar, o custo linear não era o fabuloso apregoado tantas vezes atraz, mas pelo contrario, o menor do Brasil. Esta tabella demonstrativa era concludente:

Porto	*Capital reconhecido — papel*	*Metros de cáes construido*	*Custo por mt. de cáes construido*
1.° — Pará	170.300:000$	1.223	139:300$000
2.° — Recife	101.300:000$	2.245	41:200$000
3.° — Bahia	38.500:000$	1.088	35:400$000
4.° — Rio de Janeiro	140.000:000$	3.298	42:400$000
5.° — Santos	152.300:000$	4.720	32:300$000

A conversão do capital ouro em papel foi feita ao cambio de 2$810 ouro, applicado pelo Dr. Lisboa na sua informação sobre o porto do Pará.

Concluindo:

Vê-se, portanto, que ao envez de ser o porto de custo fabuloso, que maior não ha no mundo, o porto de Santos é o mais barato de todos os que foram melhorados no Brasil, sendo necessario notar que no capital total applicado, que figura no quadro acima, está incluida a somma de 13.617:020$000, custo da installação hydro-electrica de Itatinga, que nada tem que ver com as obras do porto.

Desapparece assim mais esta balela sobre o custo das obras realizadas em Santos.

Seria, por sua vez exacto, — agora entramos na terceira razão contra Santos, — que este porto offerecia difficuldades grandes devido ás suas condições naturaes, para as obras de ampliação, as quaes só poderiam remunerar-se com taxas mais elevadas?

A construcção de novos cáes em Santos, o aprofundamento da barra, canal e ancoradouro e a ampliação e modernização do actual apparelhamento, são obras que não apresentam as difficuldades que as associações, mal informadas, declaram existir.

Prova-o o que ali já está feito, por preço muito inferior do que em qualquer dos outros portos melhorados do Brasil; affirma-o o Dr. Alfredo Lisboa, com a responsabilidade de technico especialista, pois conclue seu parecer recommendando, em primeiro lugar, a execução dessas obras de ampliação do porto de Santos.

E' pura phantasia o tal grande assoreamento do porto e um simples confronto de uma carta antiga com uma moderna, mostrará immediatamente que a Companhia Docas, cumprindo sua obrigação de dragar, annualmente, no minimo, 1.000.000 de metros cubicos, não tem mantido apenas a profundidade contractual, de 8m,00 em aguas minimas; a profundidade do porto tem sido levada a 9m,00 e a área beneficiada tem sido estendida. Quanto á barra, aquelle mesmo confronto de cartas mostrará que, sem qualquer trabalho local, a profundidade ali tem augmentado naturalmente, como consequencia provavel da regularização e aprofundamento do canal e do augmento do trafego maritimo.

Previu Alfredo Lisboa, para as obras novas em Santos, um total de 108 mil contos, cifra que podia reduzir-se de muito (41), engano que se deu em São Sebastião, mas no sentido opposto (42), — 30.000 contos que, na verdade, seriam 66.000. Concluindo:

Usando desses dois elementos; considerando as muralhas de arrimo, por preço 50 % mais baixo em S. Sebastião, que em Santos; e admittindo que lá não sejam necessarias obras accessorias e apparelhamentos maiores que os previstos para este ultimo porto, pode-se organizar um orçamento semelhante ao que foi feito para Santos, demonstrando o seguinte:

1) — 2.000 metros de linha de atracação em 500 metros de cáes corrido e 4 molhes, tudo para 10m.00 de calado — a 20:000$000	40.000:000$000
2) — Muralhas de arrimo (metade do custo previsto para Santos)	5.000:000$000
3) — Aterro e apparelhamento com armazens, calçamentos, vias ferreas, encanamentos, guindastes, etc., etc., (o custo previsto para Santos)	15.000:000$000
4) — Quebra-mar	6.000:000$000
Custo total	66.000:000$000

Nessas condições, o tal orçamento de 30.000:000$000 vai, immediatamente, a mais que o dobro!

---

(41) "Estou certo de que o Dr. Alfredo Lisbôa estudando melhor o problema da construcção do novo cáes de Santos, optaria por um systema de custo muito menor, que o daquelle que suggeriu em seu parecer. Só nessa verba elle conseguiria uma reducção, que não andará longe de 2/3 do preço considerado. Do mesmo modo não será pequena a reducção que obteria na construcção de muralhas de arrimo e na dragagem. E não é difficil comprehender que essas reducções sejam possiveis, attendendo ao custo de tudo o que está feito, muralhas, aterros, armazens, calçamentos, toda a installação do cáes e mais a installação hydro-electrica de Itatinga, custo que não excedeu de 32:300$000 por metro corrente de cáes. Não ha duvida que os preços cresceram e que hoje a reproducção do que ali existe exigiria capital muito maior, mas esse crescimento de preços não é tão grande que eleve o custo, apenas, da muralha, á importancia 23 % maior que o custo verificado do actual cáes, installado e em pleno funciconamento". Idem.

(42) "A esse excesso na previsão das despezas a realizar em Santos, correspondeu, em relação a São Sebastião, previsão excessiva, tambem, mas em sentido opposto. Lá, só a muralha, com 1.700 metros exigirá 68.000:000$000; aqui, toda a obra, comprehendendo cáes com 300 metros mais, de desenvolvimento, com armazens, com aterro, calçamentos, linhas, guindastes e, todo o apparelhamento, não custará mais de 30.000:000$000! Por muito especial consideração ao Dr. Lisbôa, essa somma se admittiu a addição do custo do quebra-mar, que a elevou a 36.000:000$000.

"Mas, o maravilhoso orçamento não foi organizado por aquelle eminente technico, que se limitou a dizer que "as obras estão orçadas em 30.000:000$000"; nenhuma palavra elle escreveu em apoio desse valor. Em seu parecer, além do custo provavel do quebra-mar, só se encontra, em relação ao preço provavel das obras do porto de São Sebastião, a previsão de 20:000$000, como custo do metro corrente de muralha". Idem.

Mais:

> Serve, o que acabo de expor, para mostrar ás associações, como andam proximos da phantasia alguns dos elementos, que lhes foram fornecidos, como base segura de estudo. Por esse processo e com elementos dessa ordem, não ha difficuldades em provar que o branco é preto.
>
> Se fossem justos os orçamentos de 108 e de 66 mil contos, para Santos e S. Sebastião, respectivamente, haveria em favor da execução das obras neste, a differença de 42.000:000$000. Mas, naquelle ha uma cidade feita e um centro commercial estabelecido, o que não existe em S. Sebastião.
>
> Seria sufficiente essa somma para cobrir o custo do que, além das obras do porto, será necessario ali criar? Estou certo de que, ninguem, com bom senso e lealdade, responderia pela affirmativa e merecem a attenção das associações as seguintes palavras do Dr. Teixeira Soares, que transcrevo da entrevista desse illustre mestre, a que já tenho feito referencia.
>
> Estas eram as palavras de Teixeira Soares: "Não quero discutir se a escolha da localidade, do systema constituido pela estrada e porto, foi a mais acertada e sábia.
>
> "E' possivel que um outro porto e um outro traçado de via ferrea, á luz dos elementos que a technica actual nos proporciona, tivessem outrora apresentado mais vantagens. Mas agora não é mais occasião de se cogitar disso. Mais de meio seculo de esforços, de energias, de capitaes empregados, de tendencias, de necessidades e de habitos produziram uma orientação que se fixou naquella directriz, criando um passado, uma historia economica, uma tradição commercial fixa. Isso tudo não se destroe de momento. Argamassados pelo tempo, esses elementos constituem um bloco que não se póde remover sem grave perigo para a sua integridade.
>
> "Não se desloca um systema de communicações sem acarretar sérias perturbações economicas, cujas consequencias podem ser gravissimas e de vulto tal que não podemos prever."

Restava, nas razões contra Santos, a quarta, — suas taxas eram altas, para não dizer prohibitivas, onerando e prejudicando o desenvolvimento economico do Estado. Por ser de extensa refutação, pois constituia o amago da questão, vae tratada adeante em capitulo especial (43).

CAPITULO LXX

AINDA SANTOS E RIO DE JANEIRO

Todas as velhas, reiteradas impugnações e duvidas anteriores, — parlamentares, jornalisticas e outras, — sobre a exhorbitancia dos preços de Santos comparados com os do Rio de Janeiro, tiveram, então, sua refutação final e completa (44). Era necessario, visto como havia-se julgado imprescindivel "a abolição do monopolio estabelecido em Santos, para a exploração dos serviços

---

(43) A quinta razão, que, como se viu, allegava ser o custeio do trafego em São Sebastião menos elevado que em Santos, estava implicitamente impugnada com as outras. Escreveu Oscar Weinschenck: "A quinta razão offerecida pelas associações contra Santos, refere-se ao custeio dos serviços do porto, que dizem se elevar muito em virtude da dragagem, de que São Sebastião não necessitará.

"Sobre a magnitude desse trabalho já disse o Dr. Alfredo Lisbôa o que podia dizer para demonstrar a improcedencia do argumento levantado contra a ampliação do porto de Santos. Já expliquei o que tem sido o trabalho de dragagem executado pela Companhia Docas.

"Sendo esse o unico motivo allegado como encarecedor do custeio de Santos, parece desnecessario alongar este trabalho em contestação dessa razão". Idem.

J. X. Carvalho de Mendonça

portuarios por ter sido provado á saciedade", segundo o estudo feito pela Associação Commercial de S. Paulo e na linguagem della, "quanto eram absurdamente altas as taxas cobradas naquelle porto, já denominado pelas companhias inglezas de navegação, o mais caro do mundo (45).

Para melhor comprehensão do assumpto, esclareceu Oscar Weinschenck a evolução da legislação brasileira, mostrando como o primeiro porto melhorado foi o de Santos, no qual o poder publico exigiu a contribuição da mercadoria e da navegação, ambas beneficiadas com as obras de melhoramentos; e, tambem, não distinguiu entre embarcações nacionaes e estrangeiras, nem tampouco de importação, cabotagem ou exportação. Manaus foi o unico, além de Santos, explorado, depois, sob esse regimen.

Vieram mais tarde os portos do Pará, Bahia, Victoria e Rio Grande do Sul, cujas obras foram entregues, como naquelles dois, a empresas concessionarias, mas com a clausula da garantia de juros:

> Como não se pudesse esperar que da applicação, nesses portos, das taxas em vigor, em Santos, resultasse renda sufficiente para cobrir os encargos de custeio e de capital, teve o poder publico que procurar nova fonte de renda, que supprisse aquella deficiencia.
>
> Com esse fim foi estabelecida a taxa de 2 % ouro, *ad valorem*, sobre a importação estrangeira, em cujo producto o Governo ia encontrar os recursos para garantir aos concessionarios os juros do capital, que empregassem. Era uma taxa complementar das taxas do porto, cujo padrão eram as que vigoravam em Santos e Manáos.
>
> Criou-se, assim, o segundo regimen na exploração de portos, em que com a applicação da taxa complementar, desappareceu a igualdade de tratamento, que no primeiro regimen se dispensa á exportação, á cabotagem e á importação estrangeira, passando-se a exigir desta contribuição muito mais pesada. E' o regimen que fôra previsto na Lei numero 3.314, de 16 de outubro de 1886, em o n. 4 do artigo 7.º.
>
> Assim, nos portos do Pará, da Bahia e do Rio Grande do Sul, que estão em trafego, sujeitos a esse segundo regimen, vigoram como taxas obrigatorias, abrangidas pelo monopolio dos respectivos concessionarios, as mesmas taxas que são cobradas em Santos, mas, além dellas, sobre as mercadorias de importação estrangeira, se applica a taxa complementar de 2 % ouro, que representa não pequeno onus.

Depois de varias concessões, que não tiveram o desejado exito, resolveu a União executar, por ella propria, as obras do porto do Rio de Janeiro. Já vimos como estas se processaram e como se estabeleceu ali um regimen intermediario entre os dois existentes. A taxa de 2 % ouro passou de complementar a principal, com uma orientação inteiramente nova (Lei n. 2.210, de 28 de dezembro de 1909, artigo 30, letras *a* e *c*), assim descripta:

> Com sua nova orientação, o poder publico transformava a taxa de 2 % ouro, que, no segundo regimen era uma taxa complementar das taxas padrão do porto, em taxa principal, base da finança portuaria, e mandava reduzir estas, que passaram a ser apenas taxas complementares. Ao mesmo tempo, com o disposto na alinea *c*, ainda mais accentuou a politica, já adoptada, no segundo regimen, de tratar nos portos, com preferencia, as mercadorias de exportação.
>
> Autorizado pela lei citada e de accordo com o parecer da commissão que nomeara, o Governo modificou completamente a condição IV

---

(44) Vêr: O. Weinschenck, *A crise do porto de Santos*, cit.

(45) Dirá mais tarde uma das folhas de Santos sobre essa demonstração: "Santos deve muito a Oscar Weinschenck. Não fôra a argumentação de seu livro sobre o porto paulista e talvez estivessemos hoje em uma situação de inferioridade de que felizmente nos livramos". *Praça de Santos*, 1 de Março de 1931.

do edital de concurrencia publicado, e estabeleceu novas taxas de porto. Não se limitou, porém, á reducção dos valores das taxas padrão de porto, em vigor em todos os portos então em trafego.

A nova condição IV, além da reducção de taxas portuarias para a exportação, para a cabotagem e para o carvão importado, isentou a navegação da contribuição que lhe era exigida, supprimindo as taxas de utilização de cáes e passando a incidencia da de conservação do porto para as mercadorias de importação estrangeira; dividiu, além disso, o serviço de capatazias definido no artigo 603 da Consolidação, ao qual corresponde a taxa de capatazias cobradas em todos os outros portos, em duas parcellas, a cada uma das quaes attribuiu uma taxa, com os nomes de "taxa de carga ou descarga" e "taxa de capatazias". Nessas condições foi feito o primeiro arrendamento da exploração do trafego do porto do Rio de Janeiro.

Findo o prazo do primeiro contracto, novo edital de concurrencia foi publicado pelo Governo, com algumas modificações nas primitivas condições, entre as quaes a mais importante foi o restabelecimento da taxa de conservação do porto como contribuição da navegação, tal como se dá nos demais portos. Deixou de ser mantida, portanto, a completa isenção de taxas para navegação, que constituiu condição explicita do primeiro edital depois de modificado, mas permaneceu a gratuidade da utilização do cáes.

Era o Rio de Janeiro, em 1909, um porto de vultuosa e valiosa importação, muito maior que a de Santos, de modo que só na taxa de 2 % encontrou então a União mais do que o necessario para o serviço dos emprestimos externos realizados para seu apparelhamento. Mas a situação alterou-se depois, devido ao proprio regimen de taxas, que se estabeleceu. Apesar disso, em 1924, anno a que alcançavam os dados conhecidos, só aquella taxa rendeu 29.757:692$000 emquanto as portuarias não iam além de 19.451:971$000, o que deixava claro a relevancia da taxa ouro nos encargos de custeio e capital do porto.

Não procedia, isto posto, o parecer Alfredo Lisboa, porque comparou parte apenas da renda do Rio com a totalidade da de Santos:

Em seu parecer, já tanto citado, o Dr. Alfredo Lisboa fornece um quadro comparativo da renda bruta arrecadada e da tonelagem total movimentada no cáes, em Santos e no Rio de Janeiro, nos annos de 1921 a 1924, e tira dos algarismos apresentados a seguinte conclusão: ha grande vantagem no regimen portuario estabelecido no Rio de Janeiro.

Assim se manifesta porque os referidos algarismos mostram que a renda bruta de Santos é maior, por tonelada de mercadoria movimentada, que a do Rio de Janeiro, e mais porque o mesmo se constata, confrontando aquella renda, nos dois portos, referida ao metro linear de cáes, apesar de ser maior no Rio, que em Santos, o coefficiente de utilização.

A conclusão a que chega o Dr. Lisboa seria verdadeira, se não tivesse havido engano na organização do quadro que apresentou. Para mostrar esse engano, basta o exame dos algarismos relativos ao anno de 1924, que são os seguintes:

Portos	*Renda*	*Tonelagem de mercadorias*
Santos	37.954:034$000	2.227.700
Rio de Janeiro	19.451:971$000	2.530.753

Adeante:

Em relação ao Rio de Janeiro, o Dr. Lisboa menciona no quadro o total das rendas arrecadadas, em que o arrendatario do trafego do porto tem coparticipação. Em relação a Santos, tomou a renda bruta do trafego do porto, que é integralmente arrecadada pela Companhia Docas.

Trata-se, portanto, do confronto de uma parte das rendas do porto do Rio de Janeiro, com a totalidade das rendas de Santos.

E' esse o primeiro defeito do confronto que fez o Dr. Lisboa, cujo resultado nenhum interesse apresenta na avaliação da relatividade entre os onus que recahem sobre o commercio em Santos e no Rio, decorrentes do trafego dos dois portos melhorados.

Mas, ainda sob o ponto de vista restricto, da renda directamente auferida das taxas de porto, que no Rio se divide entre o Governo e o arrendatario e que em Santos pertence á Companhia Docas, ainda ahi o Dr. Lisboa enganou-se, por não ter dado attenção á origem das parcellas da renda confrontada.

De facto, — e lembrava-o a demonstração de J. X. Carvalho de Mendonça a Paulo de Moraes Barros, referida atraz quanto ao custo da tonelada movimentada no cáes, — na renda de Santos consideraram-se varias parcellas oriundas de serviços que não eram prestados no Rio de Janeiro, nem pelo Governo, nem pelo arrendatario, taes como a armazenagem do frigorifico e de oleo combustivel, o serviço dos armazens geraes, a estiva de vapores, o fornecimento da energia electrica, commissões diversas e preço de obras por conta de terceiros. Além disto, o transporte em Santos, incluido na renda geral, tomava 63,45 % da tonelagem total movimentada, ao passo que no Rio de Janeiro não passava de 13,28 %, não incluindo, ainda assim, como acontecia em Santos, a carga e descarga dos vagões. Seria o mesmo que tomar parcellas de renda que no Rio de Janeiro pertenciam á Light & Power, á Sociedade União dos Estivadores ou á Companhia de Transportes e Carruagens. Ora, deduzidos da renda taes serviços — que no Rio de Janeiro não eram executados nem pela União nem pelo arrendatario, — chegar-se-ia a um total de 29.060:972$000 em Santos e 19.039:812$000 no Rio de Janeiro, gravado mais este com o onus de 2 % ouro, que em 1924, tinha rendido 29.757:692$000 papel.

Escreveu Oscar Weinschenck:

Ter-se-á, assim, para confronto:

Renda bruta total de Santos		29.060:972$
Renda total do Rio de Janeiro	29.757:692$	
Complementar	19.039:812$	48:797$504$

Nada ha a modificar, quanto á tonelagem movimentada nos dois portos. Quanto ao respectivo comprimento de cáes, os algarismos a considerar são:

Santos	4.720 metros
Rio	3.298 metros

Com esses elementos, tornados homogeneos, o resultado do confronto é o seguinte:

a) Renda bruta por tonelada movimentada no cáes:

Em Santos	13$045
No Rio	19$282
No Rio, maior que em Santos	47,81 %

b) Renda bruta por metro linear de cáes construido:

Em Santos	6:157$000
No Rio	14:796$000
No Rio, maior que em Santos	140,31 %

Concluindo:

> Assim, tornando homogeneos os elementos submettidos a confronto, o resultado deste conduz á seguinte conclusão:
> O regimen portuario estabelecido no Rio de Janeiro exige do commercio contribuição muito mais elevada que o regimen a que está sujeito o porto de Santos.
> Essa conclusão, como se vê, é diametralmente opposta á que chegou o Dr. Lisboa, devido essencialmente a ter elle omittido, na renda attribuida ao Rio de Janeiro, a parcella principal da renda bruta desse porto, o producto da taxa de 2 % ouro, que o commercio paga e que, de accordo com a letra *a* do artigo 30 da Lei 2.210, já citada, constitue a base da finança desse porto.

Isto quanto a Alfredo Lisboa. Quanto ás associações de S. Paulo:

> Em primeiro logar, commettendo o mesmo engano, que acabo de apontar na argumentação do Dr. Lisboa, nem menção fazem da elevada somma que o commercio do Rio de Janeiro paga, como contribuição principal, para os encargos do capital applicado nesse porto e do custeio dos serviços do trafego, pesada contribuição de que seus associados, clientes do porto de Santos, estão isentos.
> Considerando não existente essa contribuição, as associações atacam a Companhia Docas e para justificar sua acção, procuram confrontar taxas de porto, em Santos, fonte principal e unica da renda com que a Companhia Docas deve cobrir os encargos do custeio de seus serviços e do capital seu que empregou, com taxas de porto no Rio de Janeiro, que foram reduzidas, por não serem senão complementares da de 2 % ouro, sobre a importação estrangeira, que constitue a base da finança desse porto melhorado.

Mais:

> Além dessa falha no confronto emprehendido, as associações se enganaram na organização dos quadros, mostrando desconhecer completamente o que pagam seus associados, como clientes do porto de Santos, assim como o commercio do Rio de Janeiro nesse grande porto.
> Depois do que tenho exposto, depois de ter demonstrado que o commercio, cliente do porto do Rio de Janeiro, paga, em 1924, para o custeio desse porto melhorado mais 47,81 %, que seu collega, cliente do porto de Santos, nada mais seria necessario dizer, para mostrar que as associações, por mal informadas, estão em caminho errado, luctando contra os interesses do conjuncto de seus associados.

Mas não se contentou com isso Oscar Weinschenck e desceu a um exame pormenorizado das taxas. Quanto ás pagas pelos armadores, eram contribuição exigida em quasi todos os portos do mundo: e Santos não estava mal, si comparado com Londres:

> Em Santos são cobradas as taxas seguintes:
>
> 1 — Utilização do cáes para atracação.
> 2 — Utilização do cáes para a carga e descarga de mercadorias.
> 3 — Para a conservação do porto.
>
> No Rio de Janeiro, a navegação está isenta das taxas 1 e 2. A taxa 3, é igual nos dois portos, mas no Rio só é cobrada sobre a mercadoria de importação estrangeira e sobre a nacional, sómente quando baldeada de navio a navio, sem passar pelo cáes.
> Essa contribuição da navegação não recahe nem directa nem indirectamente sobre as mercadorias. Seu valor, em relação ao dos demais factores do frete, é tão pequeno, que insignificante, ou mesmo nullo, é seu effeito sobre o preço do transporte maritimo. A prova disso está

no facto de serem menores os fretes entre a Europa e Buenos Aires do que entre a Europa e Rio, ou Santos; está na uniformidade dos fretes para o café exportado, seja qual fôr o porto brasileiro em que se faça o embarque.

É', além disso, uma contribuição exigida em quasi todos os portos do mundo, em geral por taxas que se applicam á tonelagem liquida registada das embarcações e que variam de accordo com a procedencia ou destino destas, nada influindo sobre a importancia da referida contribuição, a maior ou menor utilização que o navio faça das installações portuarias.

Com effeito:

Assim em Londres, de um vapor com 2.200 toneladas de registro (net) vindo do Rio de Janeiro, que ali entre e descarregue 500 toneladas, a contribuição exigida será de libras 224-14-0, ou ao cambio de 7 3/8, 7:311$738. O mesmo seria exigido desse vapor, se, em logar de 50 toneladas, elle descarregasse 3.000, se em vez de 2 dias, permanecesse no porto 10 dias. Admittindo que o referido vapor tivesse 150 metros de comprimento, o confronto das despesas em Londres e em Santos, tomaria a seguinte forma:

	Londres	*Santos*
1.° Caso — descarga de 500 toneladas em 2 dias		
Port dues, total em Londres	7:311$738	
Utilização do cáes para atracação	—	210$000
Idem para descarga	—	750$000
Conservação do porto	—	500$000
Totaes a confrontar	7:311$738	1:460$000
Londres — 400 % mais caro		
2° Caso — descarga de 3.000 toneladas em 10 dias		
Port dues, total em Londres	7:311$738	
Utilização do cáes para atracação		1:050$000
Idem para descarga		4:500$000
Conservação do porto		3:000$000
Totaes a confrontar	7:311$738	8:550$000
Londres — 14 % mais barato		

Parece mais justa a contribuição como é exigida em Santos, proporcional á utilização effectiva das installações criadas no porto e o confronto de Londres mostra que as taes "empresas inglezas de navegação" não foram muito sinceras na informação, a que as associações se referiram, pelo menos em relação á contribuição exigida dos armadores.

Pelo que acabo de expôr, se vê que essa contribuição não constitue praticamente um onus para o commercio, que se serve de um porto. E' um factor de minima importancia entre os que agem sobre o preço do transporte; a existencia de carga de retorno abundante e a rapidez nas operações de carga e descarga são os grandes factores do frete baixo.

Se se considerassem as taxas pagas não pelo armador, mas pelo commercio, eram as seguintes no Rio de Janeiro:

1 — Taxa de 2 % ouro sobre a importação estrangeira.
2 — Taxas remunerando serviço identico ao de capatazias definido pelo artigo 603 da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas.
3 — Taxas de armazenagem interna.
4 — Taxas de transporte.

Estudando essas taxas em comparação com as de Santos (só a de 2 % fôra de 29.767:692$000, como vimos, o que dava, numa importação de 2.315.082 to-

neladas, 12$853 papel por tonelada, tomando-se a importação em conjuncto), chegou Weinschenck, depois de minuciosa argumentação, em longos quadros e estatisticas, a estes resultados:

1.º CASO — Mercadoria geral, importada do estrangeiro em volume de 50 kgs. de peso. Despesas desde o navio até á entrega na porta do armazem.

EM SANTOS:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por tonelada ...	4$000

NO RIO DE JANEIRO:

Pela taxa de 2 % ouro (valor médio), por tonelada	22$949
Pelo serviço de capatazias, por tonelada	6$500
Despesa total a pagar, por tonelada	29$449
No Rio de Janeiro mais que em Santos	636,22 %

2.º CASO — Mercadoria geral, importada do estrangeiro, em volumes de 500 kgs. de peso. Despesas como acima.

EM SANTOS:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias por tonelada	9$400

NO RIO DE JANEIRO:

Pela taxa de 2 % ouro, por tonelada	22$949
Pelo serviço de capatazias, por tonelada	6$500
Despesa total a pagar	29$449
No Rio de Janeiro mais que em Santos	213,30 %

3.º CASO — Mercadoria geral, importada do estrangeiro, em volumes de 50 kgs. de peso e despachada sobre agua. Despesas de navio até a entrega na rua.

EM SANTOS:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias por tonelada	4$000

NO RIO DE JANEIRO:

Pela taxa de 2 % ouro (admittindo o valor official médio de toda a mercadoria importada pela barra), por tonelada	12$853
Pelo serviço de capatazias, por tonelada	4$500
Despesa total a pagar, por tonelada	17$353
No Rio de Janeiro mais que em Santos	333,82 %

4.º CASO — Mercadoria geral, importada do estrangeiro, em volumes de 500 kgs. de peso e despachada sobre agua. Despesa como acima.

EM SANTOS:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por tonelada	9$400

No Rio de Janeiro:

Pela taxa de 2 % ouro (admittindo o mesmo valor official que no caso precedente), por tonelada	12$853
Pelo serviço de capatazias, por tonelada	4$500
	17$353
No Rio de Janeiro mais que em Santos	84,60 %

5.° caso — Mercadoria a granel, importada do estrangeiro e despachada sobre agua, com destino a armazem particular externo. Despesa do navio até á porta desse armazem.

Em Santos:

Pelo serviço de capatazias, por tonelada	4$000
Pelo serviço de transporte, por tonelada	3$000
Despesa total a pagar, por tonelada	7$000

No Rio de Janeiro:

Pela taxa de 2 %, (admittindo valor official igual ao do carvão), por tonelada	5$456
Pelo serviço de capatazias que neste caso comprehende o serviço de transporte até o armazem particular, por tonelada	4$500
Despesa total a pagar, por tonelada	9$956
No Rio de Janeiro mais que em Santos (46)	42,23 %

6.° caso — Carvão de pedra importado do estrangeiro e descarregado com destino á estação da estrada de ferro. Despesa do navio á estação, carregado em vagões.

Em Santos:

Pelo serviço de capatazias, por tonelada	4$000
Pelo serviço de transporte, por tonelada	2$000
Despesa total a pagar, por tonelada	6$000

No Rio de Janeiro:

Pela taxa de 2 % ouro, por tonelada	5$456
Pelo serviço de capatazias, que comprehende o serviço de transporte até á estação, por tonelada	3$000
Despesa total a pagar	8$456
No Rio de Janeiro mais que em Santos (47)	40,93 %

(46) "No Rio de Janeiro só se encontram em condições de gozar do transporte gratuito, os commerciantes que dispõem de armazens servidos pelas linhas do porto; qualquer outro teria que pagar, a mais, o custo do transporte urbano. Apesar de privilegiados, as despêsas para aquelles commerciantes seriam maiores que as cobradas em Santos de qualquer importador". Oscar Weinschenck, *A Crise do Porto de Santos*, cit.

(47) "E' a Central do Brasil, quasi exclusivamente, que recebe o beneficio do transporte gratuito, no Rio de Janeiro. As despêsas, que paga, são mesmo assim, maiores que as cobradas em Santos, de qualquer importador de carvão". Idem.

7.° caso — Cimento em barris de 150 kgs. importado do estrangeiro e despachado sobre agua. Despesa do navio até á entrega na rua.

Em Santos:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por barrica	1$200

No Rio de Janeiro:

Pela taxa de 2 % ouro (em ouro $150 ou em papel $682, ao cambio médio de 1924), por barrica	$682
Pelo serviço de capatazias, por barrica	$675
Despesa total a pagar, por barrica	1$357
No Rio de Janeiro mais que em Santos	13,08 %

8.° caso — Cimento em barricas de 150 kgs. importado do estrangeiro, despachado sobre agua, com destino a armazem particular externo. Despesa desde o navio até o armazem.

Em Santos:

Pelo serviço de capatazias, por barrica	1$200
Pelo serviço de transporte, por barrica	$450
Despesa total a pagar	1$650

No Rio de Janeiro:

Despesa total a pagar igual á do caso precedente, por barrica	1$357
Em Santos mais que no Rio de Janeiro (48)	21,59 %

9.° caso — Mercadoria geral exportada, ou importada por cabotagem, em volumes de 50 kgs. de peso. Despesas do portão do cáes até ao navio e vice-versa.

Em Santos:

Despesa unica pelo serviço de capatazias, por tonelada	4$000

No Rio de Janeiro:

Despesa unica pelo serviço de capatazias, por tonelada	2$500
Em Santos mais que no Rio de Janeiro	60,00 %

10.° caso — Mercadoria geral exportada, ou importada por cabotagem, em volumes de 100 kgs. de peso. Despesas como no caso anterior.

---

(48) "Trata-se, neste caso, como no antecedente, do cimento importado, que é favorecido na tarifa alfandegaria, por valor official muito baixo (7$500 por barrica de 150 kgs., para 25$000 no mercado). Apesar disso, só neste ultimo caso, para os commerciantes que possuem armazens servidos por linhas do porto, as despêsas no Rio são inferiores ás do porto de Santos". Idem.

EM SANTOS:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por tonelada	7$000

NO RIO DE JANEIRO:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por tonelada	2$500
Em Santos mais que no Rio de Janeiro	180,00 %

11.º CASO — Tecidos de algodão, em caixas de 126 kgs. exportados. Despesas desde o portão do cáes até ao navio.

EM SANTOS:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por caixa	1$000

NO RIO DE JANEIRO:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por caixa	$315
Em Santos mais que no Rio de Janeiro	217,46 %

12.º CASO — Café exportado em saccas de 60 kgs. Despesas desde o portão do cáes até o navio.

EM SANTOS:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por sacca	$300

NO RIO DE JANEIRO:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por sacca	$150
Em Santos mais que no Rio de Janeiro (49)	100,00 %

13.º CASO — Cereaes (milho, feijão, arroz, etc.), exportados em saccas de 60 kgs. Despesas desde o portão do cáes até ao navio.

EM SANTOS:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por sacca	$300

NO RIO DE JANEIRO:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por sacca	$150
Em Santos mais que no Rio de Janeiro	100,00 %

14.º CASO — Assucar nacional exportado ou importado por cabotagem, em saccas de 60 kgs. Despesas desde o portão do cáes até ao navio ou vice-versa.

---

(49) "A Companhia arrendataria não tem interesse em realisar este serviço de embarque, mediante taxa tão exigua. Ella obtem maior proveito recebendo pelo transito do café 60 réis por sacca, sem prestar serviço directo algum á mercadoria. Ao considerar o preço do café em Santos e no Rio, deve-se ter em vista o valor do producto (actualmente de 177$200 por sacca), e a importancia do imposto arrecadado pelos Estados sobre esse genero de exportação que, em Fevereiro ultimo, era o seguinte: em S. Paulo, 16$200; em Minas Geraes, 10$500; no Estado do Rio, 14$176". Idem.

EM SANTOS:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por sacca	$300

NO RIO DE JANEIRO:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, por sacca	$120
Em Santos mais que no Rio de Janeiro (50)	150,00 %

15.° CASO — Sal nacional, a granel, importado por cabotagem e descarregado com destino á estação de estrada de ferro. Despesas desde o navio até á entrega em vagão na estação.

EM SANTOS:

Pelo serviço de capatazias, por tonelada	4$000
Pelo serviço de transporte, por tonelada	2$500
Despesa a pagar por tonelada	6$500

NO RIO DE JANEIRO:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, que nesse caso inclue o transporte, por tonelada	2$000
Em Santos mais que no Rio de Janeiro	225,00 %

16.° CASO — Carvão nacional importado por cabotagem, descarregado com destino á estação da estrada de ferro. Despesa como no caso precedente.

EM SANTOS:

Pelo serviço de capatazias, por tonelada	4$000
Pelo serviço de transporte, por tonelada	2$000
Despesa total a pagar, por tonelada	6$000

NO RIO DE JANEIRO:

Despesa unica, pelo serviço de capatazias, que comprehende o transporte, por tonelada	1$500
Em Santos mais que no Rio de Janeiro	300,00 %

Como se vê, os onus supportados no Rio de Janeiro pela importação estrangeira eram muito maiores a troco das vantagens offerecidas ali á exportação e á cabotagem. Provenientes sobretudo dos 2 % ouro, — e o ponto era importante, — recahiram sobre 2.315.082 toneladas de mercadorias importadas do estrangeiro, beneficiando, no emtanto, as vantagens apenas a 756.176 toneladas de ex-

(50) "O assucar está beneficiado, no porto do Rio de Janeiro, com preço menor que o milho e no emtanto o valor deste producto é muito menor. No Estado do Rio, o imposto sobre o assucar é de 2$500 por sacca". Idem.

portação e cabotagem (1924), em virtude das taxas reduzidas do Rio de Janeiro nesse particular. Donde a conclusão:

> Confirma-se assim o que já fôra demonstrado pelo confronto da renda bruta média, por tonelada movimentada no cáes, em Santos e no Rio de Janeiro, isto é, que as taxas pagas pelo commercio do Rio de Janeiro, pelos serviços prestados ás mercadorias no cáes, são muito mais onerosas que as do cáes de Santos, consideradas em seu conjuncto.
> Assim, para classificar de "absurdamente altas", as taxas desse ultimo porto, não é no confronto com as do primeiro que se poderá encontrar apoio.

Prevalecia, por ultimo, o qualificativo das empresas inglezas de navegação, de que "Santos era o porto mais caro do mundo"? Não se podem comparar custo e taxas dos portos, tão diversos são os factores de cada um; mas mesmo assim, Santos não estava, ainda pela segunda vez, atraz de Londres. Levando-se em conta a natureza e a cobrança das taxas ali, feitos os calculos de accordo com a tarifa e tomando em consideração os abatimentos em vigor, calculos verificados pela Mala Real Ingleza em Londres, chegou Oscar Weinschenck ás seguintes conclusões:

Taxa média por tonelada na importação	£ 0-12-7
Idem, para a exportação	£ 0- 9-0

> Essas importancias convertidas á taxa cambial corrente hoje (de 7 3/8), dão em nossa moeda:

para a importação	20$474
para a exportação	14$644

> São esses os valores médios por tonelada, dos onus a que está sujeito o commercio cliente do porto de Londres. Confrontem-se esses totaes com os que ha pouco foram determinados para Santos e Rio e ter-se-á, admittindo os casos menos favoraveis:

	Importação	*Exportação*
Londres	20$474	14$644
Santos	9$400	7$000
Rio de Janeiro	29$449	2$500

> Dispensa qualquer commentario esse confronto, que evidencia a falta de sinceridade das taes "empresas inglezas de navegação" que informaram ás associações ser Santos o porto mais caro do mundo.

Concluiu Oscar Weinschenck:

> Parece desnecessario alongar ainda mais este estudo, com novos confrontos e argumentos. O que foi exposto até aqui sobre as taxas cobradas em Santos, pela Companhia Docas de Santos, que tem o monopolio da exploração dos serviços portuarios, permitte, ou melhor, justifica a seguinte conclusão final: Santos é, dos portos melhorados no Brasil, o que menor contribuição exige de seus clientes, para o custeio dos serviços portuarios e para cobrir os encargos do capital empregado nas obras de melhoramentos ali executadas.

Depois de accentuar que, além destas vantagens, a Empresa criou um patrimonio a reverter para a União, e que se chegára áquella posição fôra porque tivera prudencia administrativa e severa fiscalização de despesas, "quer de capital, dando em resultado ser Santos o porto cuja construcção menos custou, quer

em custeio permittindo, apesar da menor contribuição de seus clientes, a prosperidade da Empresa", escreveu Oscar Weinschenck:

> E' possivel que a politica proteccionista á exportação e á cabotagem seja aconselhavel por conveniente ao desenvolvimento economico da região que tem em Santos sua porta de communicação com o mar. Estou mesmo convicto de que convirá a adopção dessa politica, nesse porto, não nos moldes do Rio de Janeiro, que me parecem excessivos, sem vantagem compensadora, mas de uma forma moderada e talvez mais efficiente.
>
> Esse ideal póde ser conseguido sem a menor difficuldade, sem prejudicar a Empresa e sem levar á importação onus semelhantes aos que mostrei gravarem as mercadorias dessa especie no Rio de Janeiro, e seria coisa já realizada, se não fosse a lamentavel acção dos que desse assumpto têm cuidado, dirigida sempre no sentido de ferir os direitos da Empresa concessionaria, collocada por elles em posição de defesa. Nunca se procurou um accordo, que conduzisse áquelle almejado objectivo, sem ferir os interesses da Empresa concessionaria e a desorientação dos que têm agido chegou a ponto de se negarem ao estudo conjuncto do problema, proposto pela Empresa. E, quem de parte, sem preconceito, tenha acompanhado de perto, as luctas em que a Companhia Docas se tem visto envolvida, não póde deixar de criar a impressão de que não é o bem publico que se cogita defender, não é aquella politica portuaria que se visa estabelecer, mas que o movel da lucta é o exterminio de uma empresa de serviço publico, que teve a falta de prudencia de ser prospera, esquecendo-se, além disso, de que é nacional inteiramente, por seu capital, por seus technicos e por sua administração.

CAPITULO LXXI

GUILHERME WEINSCHENCK

Foi no decennio que desappareceram duas entidades essenciaes para a Empresa, Guilherme B. Weinschenck e Gabriel Osorio de Almeida.

No derradeiro quartel de 1919 havia o primeiro solicitado a contra gosto á Companhia, numa carta singela, cheia já de saudade, dispensa do cargo de Director (17 de Dezembro):

> Approximando-se o fim do corrente anno, venho reiterar o pedido de minha exoneração do cargo de Director desta Companhia.
>
> V. S. sabe que desde muito tempo nutro o desejo de retirar-me para descansar; a gentileza e a bondade de meus collegas de Directoria me tem dado, até agora, argumentos fortes bastantes, para demoverem-me do meu proposito.
>
> Agora, porém, razões poderosas me fazem insistir naquelle pedido e por isso rogo a V. S. ser meu intermediario junto aos nossos collegas, para conseguir a acquiescencia de todos á satisfação do meu desejo.
>
> Não pretendo desligar-me de todo de nossa Companhia; não o poderia fazer, quem, como eu, a acompanha desde o seu nascedouro, na Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos. Continuarei prompto a servil-a, sempre que necessario fôr, com a mesma dedicação com que o tenho feito até agora.
>
> Desejo, porém, ficar livre das obrigações que o cargo que exerço me dá e que forçam a longas permanencias em Santos, fóra da familia e sem o conforto a que a minha idade dá direito. Estou certo de que V. S. e seus illustres collegas julgarão justos os motivos que me levam a agir por essa forma.

Pesarosa, rendendo-se ás razões allegadas, cedeu a Directoria. Sabia que no filho se retratava o Pae e nisso tinha sua compensação. A acta da sessão da Directoria e do Conselho Fiscal pôz o caso nestes termos (22 de Dezembro de 1919):

> O Sr. Candido Gaffrée diz que com grande pesar toma conhecimento da deliberação do Director Dr. Guilherme Benjamin Weinschenck, amigo dedicado que o acompanha desde o dia em que se lançou a primeira pedra do Cáes de Santos, o companheiro infatigavel que dedicou toda a sua actividade, toda a sua inexcedivel competencia e excepcional capacidade, durante mais de trinta annos, ás obras grandiosas do porto de Santos, que perpetuarão o seu nome e a sua grande capacidade; que, respeitando os motivos allegados pelo emerito companheiro para se retirar da Directoria da Companhia, onde foram assignalados os seus serviços, deve declarar que esta não póde absolutamente dispensar as suas lições e conselhos e conta que estes não lhe faltarão.
>
> Nessas condições propõe aos Directores e membros do Conselho Fiscal que, aceitando-se a escusa e declarando-se a vaga de um dos Directores, seja designado para substituto provisorio o Dr. Oscar Weinschenck, filho do eminente Director que se retira, engenheiro vantajosamente respeitado e que a Directoria, manifestando o seu grande pesar pela renuncia daquelle Director, o convide para continuar a prestar o seu indispensavel concurso á nossa Companhia na qualidade de consultor technico, sem prejuizo dos honorarios que recebia como Director.
>
> Os outros directores e os membros do conselho fiscal approvaram unanimemente os justos conceitos do Sr. Candido Gaffrée e por todos foi designado o Dr. Oscar Weinschenck para substituto provisorio até á resolução da proxima assembléa geral, devendo entrar em exercicio no dia primeiro de Janeiro de 1927 e approvada a criação do cargo de consultor technico da Companhia para ser desempenhado pelo eminente Dr. Guilherme Benjamin Weinschenck, nas condições da proposta feita pelo Sr. Candido Gaffrée.

Grande sentimento era, na verdade, o da Companhia ao vêr partir assim companheiro de tantos annos. Dizendo-o, mal suspeitava Candido Gaffrée que morreria logo depois, para, em breve intervallo de tempo, ser acompanhado pelo proprio Guilherme Weinschenck e, mais tarde, por Osorio de Almeida. Dos cinco dos primeiros annos da Empresa, collaboradores communs em todas as vicissitudes por que passára, J. X. Carvalho de Mendonça seria o ultimo a desapparecer, em 1930.

A morte de Guilherme B. Weinschenck foi a 18 de Dezembro de 1921. A de Gabriel Osorio de Almeida occorreu a 18 de Março de 1926. Engenheiros ambos, eram os dois em tudo differentes. Em Guilherme Weinschenck, o espirito constructor silencioso, avesso por indole ao bulicio publico: sua vida foi o cáes de Santos, todo feito num recolhimento que raramente teve éco cá fóra. Em Osorio de Almeida, os postos foram muitos, technicos e de administração, mas em todos predominou o feitio publico, num pendor marcado para a polemica e a lucta. Quem folhear as paginas deste livro, até agora escriptas, terá verificado, a cada passo, que esse contraste não occorreu em vão, ao contrario, dentro delle foi que cada qual pôde servir á Companhia. Se é certo que não teria existido o cáes de Santos sem o primeiro, não deixou o segundo de prestar-lhe valiosos serviços.

A actividade de Osorio de Almeida foi multiforme. Constructor de estradas de ferro, entre as quaes a de Recife a Guaranhuns (Pernambuco), Santos á Capital (São Paulo), Porto Alegre a Uruguayana (Rio Grande do Sul), sem fallar na Pedro Segundo; conselheiro technico do Governo Federal, no inicio da Republica; engenheiro da Mogyana e da Paulista; Director da Escola Polytechnica; Director Geral dos Correios e Telegraphos e do Lloyd Brasileiro; membro do Conselho Director e Presidente do Club de Engenharia; por toda a parte pôz sempre á prova, com patriotismo, seus grandes dotes pessoaes. Nessas variadas formas de actividade,

a imprensa não teve pequena parte, pois, espirito alerta, achava que questão nacional não havia que pudesse fugir á luz da opinião publica.

Narrando-lhe o trespasse, assim escreveu, entre outras cousas, o *Jornal do Commercio* (19 de Março de 1926):

> E' uma grande perda para o Brasil e representada pela morte, hontem occorrida, do Sr. Dr. Osorio de Almeida, eminente scientista e administrador brasileiro, que se findou depois de longos soffrimentos.
>
> No scenario da nossa vida publica, em nossas grandes empresas, no nosso mundo scientifico, na nossa representação em congressos e conferencias no estrangeiro, em nosso circulo de magisterio, em nossas associações de classe, em toda a parte onde a vida nacional, no que ella tem de mais selecto se patenteasse, ali o nome do Sr. Dr. Osorio de Almeida era acatado com o de uma notavel organização mental, servida por grande energia e probidade.

Adiante:

> O Dr. Osorio de Almeida deixa muitas memorias technicas e artigos de polemica.
>
> Sua intelligencia vivacissima, sua alta cultura, seu espirito ferino e agudo, sua lucida visão e rapida apprehensão dos assumptos faziam-no um polemista terrivel, um discutidor admiravel, cheio de logica, de recursos, de lances.
>
> Temperamento combativo, não era facilmente que o illustre engenheiro se continha em silencio em face das discussões nas assembléas de que fazia parte. Essa face da sua formosa mentalidade mostrou-se, em toda a exuberancia ainda ultimamente, no Conselho Superior do Commercio e Industria, de que era membro respeitadissimo e cuja presidencia de sessões occupou muitas vezes, por consenso unanime.
>
> Ahi, mesmo quando presidia as reuniões, tomava parte nos debates, aliás contribuindo admiravelmente para a elucidação dos mais intrincados problemas sujeitos ao julgamento daquelle Conselho, que hontem tomou todas as providencias para comparecer ás cerimonias funebres e prestar as mais sinceras homenagens ao illustre extincto.

Na Companhia Docas de Santos tal era sua posição que, fallecido Candido Gaffrée, foi proposto pelo Presidente interino para effectivo, cargo que declinou (51). E por occasião tambem do seu passamento, reunida a Directoria em sessão

---

(51) "Em seguida, o Dr. Guilherme Guinle disse que, na qualidade de Presidente interino, convocára os Directores para elegerem o Presidente effectivo nos termos do artigo quinto, paragrapho segundo, dos Estatutos e que lhe fosse permittido lembrar para esse cargo o director Dr. Gabriel Osorio de Almeida, o qual á reconhecida e acatada competencia alliava os dotes de administrador emerito conforme os revelara em altos cargos technicos de responsabilidade na Administração Federal, sendo, além de tudo, perfeito conhecedor dos negocios da Companhia, pois lhe vinha prestando o seu valiosissimo concurso na direcção desde o anno de 1907. O Director Dr. Carvalho de Mendonça, abundando nas mesmas considerações, disse, por sua vez ser justissima essa proposta, pois sabiam todos os seus companheiros quanto preciosa era a acção do eminente Dr. Osorio de Almeida na administração da Companhia.

"O Director Dr. Osorio de Almeida, usando da palavra, agradeceu a demonstração de confiança dos seus antigos companheiros da Directoria e pediu permissão para dizer que, tendo sido o director Dr. Guilherme Guinle nomeado com o concurso do saudoso Presidente Sr. Candido Gaffrée para substituil-o durante o seu impedimento, deveria a Directoria mantel-o com caracter definitivo no cargo que interinamente desempenhára com brilho no interesse da Companhia e sendo essa a sua firme opinião, pedia aos seus companheiros que não insistissem na indicação do seu nome, propondo elle, por sua vez, o Dr. Guilherme Guinle. A' vista dessa manifestação do Dr. Osorio de Almeida, os directores elegeram o Dr. Guilherme Guinle, Presidente effectivo, não tendo tomado parte nessa deliberação o director eleito presidente." Acta da sessão da Directoria, em 7 de Janeiro de 1920.

extraordinaria no dia immediato, ausente na Europa o Presidente effectivo, disse o em exercicio, Oscar Weinschenck, a magua que a todos dominou: "Não precisava dizer neste momento, accrescentou, quem fôra o illustre extincto, uma das consagradas notabilidades da engenharia brasileira, um espirito recto e justo, um caracter excepcional em pureza e integridade, um amigo modelar". Assim a Directoria communicou o acontecimento aos accionistas, na reunião annual de 1926:

> Todos nós conheciamos o valor excepcional desta eminente personalidade, que ao grande saber e á experiencia, alliava um caracter adamantino e energico. Em começo, na qualidade de consultor technico da nossa Companhia, e, mais tarde, na de Director, cargo que exerceu durante dezenove annos, prestou a sua cooperação forte e infatigavel, levando ao extremo a dedicação pelos interesses e pelo desenvolvimento da nossa empresa.

Não ha, de facto, difficuldade na Companhia, em que não tenha entrado de corpo inteiro, para defesa publica de seus direitos ameaçados. Ora sob pseudonymo, ora com a propria assignatura, a penna acudia logo, grave ou mordaz, sempre combativa. Preciso é lembrar 1894, quando uma campanha menos justa lhe fez escrever a defesa da Companhia incipiente? A de 1907, a proposito da technica de construcção, que o proprio engenheiro constructor circumscreveu á correspondencia official? A de 1912, a proposito das concessões Farquhar, onde pôz tanto a peito, e já vimos, a defesa da iniciativa e da capacidade nacional na construcção do edificio economico do paiz? Foram então delle, perante o Club de Engenharia (sessão de 24 de Dezembro de 1912) estas palavras, depois de uma exposição em que alinhou quanto tinhamos feito:

> Desculpai-me, meus senhores, a expansão, talvez inopportuna, dos sentimentos de revolta que em meu patriotismo provocam essas tendencias que, de vez em quando, se manifestam aqui e acolá, a nos acoimarem de incapazes, de elementos destinados a serem eliminados pela concurrencia co mos que aqui aportam acossados pela plethora de população e de capital dos outros paizes.
>
> Não tememos essa concorrencia; mas pedimos, imploramos que as condições em que ella se realiza sejam iguaes; pedimos que se nos faça justiça, que os nossos direitos sejam tão respeitados quanto o são os dos estrangeiros, que se não nos negue o que elles se concede.
>
> Dêm-se aos nacionaes as mesmas regalias, os mesmos favores; não se deixem os nossos homens do campo inteiramente entregues á ignorancia dos processos mais elementares da lavoura e aos tres flagellos que os transformam em seres physiologicamente incapazes de luctarem pela existencia — o impaludismo, a molestia de Chagas e a ancilostomiase; proporcionem-se-lhes os mesmos auxilios que são dispensados aos colonos estrangeiros; montem-se escolas profissionaes nas quaes tenha orientação a vocação natural dos nossos patricios para as artes mechanicas e, com certeza, no fim de alguns annos ninguem mais terá a coragem de nos atirar a pecha de incapazes. Ao mesmo tempo, o nosso povo adquirirá a força necessaria para defender a integridade e a independencia da nossa patria e não precisará deixar-se embalar na confiança do direito como se o direito sem força pudesse sobrepujar a força sem direito.

A prova maior dessa capacidade estava ali mesma, em Santos, começado a construir-se quando nada tinhamos nesse campo de actividade e tudo precisava crear-se. Modesto, como os que mais o fossem, Guilherme B. Weinschenck o levantara inteiro e durante 30 annos não tivera outra vida. Tempos depois de morto, o testemunho da opinião paulista, bem aspero ás vezes quando não sempre hostil á Empresa, lhe não faltaria. Assim J. C. de Macedo Soares lembrou-lhe,

pela Associação Commercial da Capital, entre os tres fundadores, a acção excepcional (*Estado de São Paulo*, 16 de Fevereiro de 1924):

> Quem procurar conhecer a historia das Docas de Santos verá que sua attenção se ha de fixar, insensivelmente, sobre tres vultos impressionantes: Candido Gaffrée, Eduardo Guinle e Guilherme Weinschenck.
>
> Gaffrée, o homem emprehendedor, alta capacidade de organibar e dirigir, foi, segundo parece, o idealizador da empresa.
>
> Guinle, experimentado no commercio, espirito intelligente e disciplinado, foi o conselheiro avisado e prudente de Gaffrée.
>
> Weinschenck, engenheiro dos mais notaveis, foi o braço executor, a força realizadora do sonho. Organizou planos, desenhou plantas, calculou orçamentos, realizou as obras, desde a pedra inicial da primeira muralha, até a cumieira do palacio da administração central.
>
> Venceu Guilherme Benjamin Weinschenck mil entraves, o menor dos quaes não foi a epidemia de febre amarella, que costumava flagellar a cidade de Santos. Omnisciente na sua profissião, elle foi o chefe supremo do emprehendimento, e de todas as obras complementares, passando da engenharia hydraulica, para a architetonica, para a electrica e para a sanitaria, durante os 30 annos em que dedicou ás Docas a sua inesgotavel capacidade de trabalho e a sua respeitavel autoridade profissional.

Outro retrato foi o de um diario do Rio de Janeiro. Melhor não poderia dizer-se (*Imparcial*, 24 de Dezembro de 1921):

> Durante mais de trinta annos Weinschenck manteve-se á frente dos trabalhos technicos que iniciou, primeiro na qualidade de engenheiro chefe, depois director technico e por ultimo de consultor technico.
>
> Projectos e realizações nessa grandiosa empresa devem-se-lhe exclusivamente. Debaixo de sua direcção, executando planos seus, fizeram-se dragagens, linha de cáes, aterros, armazens, officinas mechanicas, até a notavel installação hydro-electrica de Itatinga. Rarissimos são os exemplos em todo o mundo, de ter um homem vivido mais de trinta annos nessa obra colossal, em que ficará eternamente attestada sua notavel competencia e tenacidade no trabalho.
>
> Mas Guilherme Benjamin Weinschenck não honrou a engenharia brasileira apenas por sua intelligencia, competencia e capacidade de trabalho. Foi elle um caracter sem jaça, leal, escrupuloso e de incomparavel modestia. Viveu exclusivamente para sua profissão e para sua familia, de que foi chefe exemplarissimo.
>
> A vida do engenheiro Weinschenck decorreu no silencio do seu gabinete. Ao morrer, surprehende o paiz com o vulto de sua obra imperecivel. Em vida, rarissimas vezes seu nome andou nas azas da publicidade. Morreu no mesmo silencio tão caro á sua simplicidade e modestia, deixando um grande nome e um grande exemplo.

Por ultimo, as homenagens da propria Empresa. Reunida a Directoria no dia immediato, relembrou o Presidente o companheiro que se perdia, e que, com o filho, herdeiro de suas qualidades, continuava ligado á Empresa (19 de Dezembro de 1921):

> O Presidente Dr. Guilherme Guinle, declarando aberta a sessão, diz que convocou a presente reunião, para com profundo sentimento de pezar communicar officialmente, aos demais directores, a noticia do fallecimento, occorrido hontem, a 25 minutos depois de meia noite, do Sr. Dr. Guilherme Benjamin Weinschenck, que ultimamente occupava o lugar de consultor technico, mas que antes exerceu o cargo de engenheiro chefe das obras de melhoramentos do porto de Santos e mais tarde o de director da nossa Companhia.
>
> O Dr. Guilherme B. Weinschenck foi autor do projecto das obras executadas em Santos e, ao mesmo tempo, o seu executor, tendo sido desde o seu inicio o collaborador competente, zeloso e leal dos fundadores da nossa grande empresa. E para demonstrar essa efficaz collaboração basta lembrar o juizo enunciado pelo nosso ex-presidente, cuja

memoria, repellindo a acção do tempo, mais viva se nos torna e mais saudades nos provoca, em a acta da sessão desta directoria realizada em 22 de Dezembro de 1919.

Referindo-se ao Dr. Guilherme B. Weinschenck disse o nosso inesquecivel amigo Sr. Candido Gaffrée: "amigo dedicado que o acompanha desde o dia em que se lançou a primeira pedra do Cáes de Santos, o companheiro infatigavel que dedicou toda a sua actividade, toda a sua inexcedivel competencia e excepcional capacidade durante mais de trinta annos ás obras grandiosas do porto de Santos, que perpetuarão o seu nome e a sua grande capacidade". Melhor nem com maior autoridade e justiça se poderia dizer sobre os serviços prestados pelo Dr. Guilherme B. Weinschenck á nossa Companhia, que não obstante a falta que nos traz nos deixa em seu illustre filho, herdeiro de suas raras qualidades e nosso companheiro de Directoria, o penhor de que o nome Weinschenck continua ligado á Companhia Docas de Santos.

E o Relatorio da Directoria assim se referiu (1922):

Aos 18 de Dezembro do anno findo deixou de existir o eminente Dr. Guilherme Benjamin Weinschenck, que por mais de 30 annos prestou os seus valiosissimos serviços á nossa Companhia. Foi elle o sabio autor do projecto das obras executadas no porto de Santos e ao mesmo tempo o seu executor. Exerceu desde 1888 o cargo de engenheiro-chefe, durante os annos de 1907 a 1919, foi membro da Directoria, e de 1920 até á sua morte desempenhou o cargo de consultor technico da Companhia.

Lamentamos profundamente a perda desse leal amigo e companheiro dedicado, zeloso e competente. Da acta da sessão da Directoria, realizada no dia 19 daquelle mez e anno e que se acha em annexo a este relatorio, vereis as manifestações de pezar e outras providencias tomadas por occasião desse lutuoso acontecimento.

Quando se inaugurasse em Santos o monumento a Gaffrée e Guinle (1935), não diria Oscar Weinschenck do Pae. A *Revista Brasileira de Estradas de Ferro* não o deixaria passar em silencio:

No discurso do Dr. Oscar Weinschenck ha uma grande falha: a omissão do nome do engenheiro que projectou e executou as Docas de Santos.

O nome do autor duma obra tão grande não se póde esconder por traz da modestia filial, que tão ciosamente ahi pretendia occultal-o, porque ali tudo lhe lembra a memoria saudosa :as pedras do cáes, onde se lhe desgastou uma grande parte da vida laboriosa, os armazens, os escriptorios, as residencias dos engenheiros e dos empregados, as officinas, os guindastes, as casas de machinas, o deposito para locomotivas, os carregadores automaticos do café, a esteira continua para a descarga do trigo, a installação hydro-electrica de Itatinga, tudo, emfim, lembra o nome do Dr. Guilherme Benjamin Weinschenck.

Foi elle de facto a cabeça e o braço forte da parte technica da obra. Tudo que ali se fizera, fôra por elle projectado e sob sua direcção executado. Foi um grande engenheiro dessa especialidade. Entretanto, quando tomou conta da direcção technica da grande obra, não tinha ainda trabalhado em obras de portos.

Adiante:

Guilherme Weinschenck era filho de mãe brasileira e pae allemão. Nascera na villa de Areal, Estado do Rio de Janeiro, em 25 de Novembro de 1847. Ainda menino seguira, num navio de vela, para a Allemanha, onde fez todos os seus estudos de engenharia, voltando para o Brasil já formado.

Aqui chegando, entrou para a Central do Brasil, antiga Estrada de Ferro Pedro II, onde trabalhou, como engenheiro residente, no ramal de Lavrinhas a Cachoeira. Depois seguio para a Bahia, entrando para a construcção da Estrada de Ferro Central da Bahia. Dahi passou para o Paraná, onde trabalhou com o Dr. Teixeira Soares, na construcção da Estrada de Ferro Paranaguá a Curytiba. Terminadas as obras desta estrada, voltou ao Rio e entrou para a Companhia de Estrada de Ferro Leopoldina, como engenheiro chefe das linhas, em cuja funcção construiu o ramal de Sumidouro a Friburgo.

Concluida esta construcção, foi elle chefiar a do Porto de Santos.

Ha na vida contrastes, que lhe accentuam certos esforços de realização. O de Gabriel Osorio de Almeida e Guilherme Benjamin Weinschenck constitue um delles. Quanto mais o primeiro sahia a publico, pugnando pelos interesses da Companhia, mais porfiava o segundo na sua teia silenciosa. Quanta probidade technica, senão zelo perseverante, foi preciso para chegar, em trinta annos de labuta, áquelle resultado? No principio, em plena effervescencia a campanha de 1894, a obra foi julgada pelo proprio adversario, para usar de suas palavras, de "capolavoro" da engenharia nacional. Mais adiante, ainda se exceptuou, na impugnação aspera, por vezes virulenta á Companhia, a parte technica, toda de direcção sua. Mas quando mais se impacientaram os animos, diante da segurança com que, no direito exclusivo, nas capatazias, na concorrencia de outro cáes, officialmente solicitada, caminhava a Empresa, até a parte technica chegou a doesto. O porto, vimos a seu tempo, era o menos que se poderia ter feito, — "um cáes corrido, com linhas ferreas ao longo da faixa, com uma bateria de guindastes e armazens de ferro, cobertos de zinco". Se a probidade do engenheiro, diante de uma manobra menos sincera do fiscal em 1907, não dera ao caso mais que a fórma de protesto official, que lhe importavam agora essas impertinencias, quando estava certo, e não se enganava, de que o tempo mostraria, sem paixão, quanto lhe valia o esforço? Constructor de estradas de ferro era, quando o chamaram para fazer o porto de Santos; e ponderando que a engenharia hydraulica nunca fôra sua especialidade, acceitou trabalhar até que os mestres na arte chegassem para a construcção. Esses mestres, os hollandezes, nunca chegaram, porque nunca foram chamados. Sabiam os realizadores do porto de Santos escolher seus homens. De uma doca de 866 metros chegou-se a um porto de cerca de 5.000 metros, com todo o apparelhamento complexo e difficil. Rodeado de um grupo capaz, — Alfredo Silverio de Souza, Ulrico de Souza Mursa, Victor de Lamare, Emilio da Gama Lobo d'Eça, José Cesario Monteiro Lins, Affonso Krug, Carlos Kiehl, Alfredo A. de Miranda, Pedro O. Paes Leme, — Guilherme B. Weinschenck tudo projectou e realizou. Technico em estradas de ferro, passou a sel-o, com a mesma mestria, na engenharia hydraulica e, depois, com a construcção de Itatinga, tambem na electrica. No Brasil, talvez seja o caso singular. As aguas, que em Santos marulham junto ao cáes, hão-de lembrar sempre o nome de um homem, tanto maior quanto se envolveu num casulo de invariavel retrahimento.

CAPITULO LXXII

UMA OFFENSIVA FISCAL

Se a polemica das capatazias se decidio a favor da Empresa, prolongando-se comtudo pelos annos adiante, duas questões de fazenda appareceram no decennio, só se resolvendo, tambem definitivamente, muito depois.

A primeira foi motivada pelo imposto sobre dividendos, que a Empresa vinha pagando mas de que se julgou isenta, em vista da isenção geral de impostos federaes, que gozava. Sobre isso, fallou o Relatorio da Directoria de 1917:

> As empresas concessionarias de obras de melhoramento nos portos da Republica estão isentas de imposto federal (Lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903, artigo 19).
>
> Pagando o imposto sobre dividendos, que é federal, a Directoria da Companhia sempre o fez sob protesto de pedir a restituição, e, em 1910, iniciou as suas reclamações perante o Governo, que não a attendeu.
>
> A lei n. 2.919, de 31 de Dezembro de 1914, no artigo 1°, n. 33, elevou aquelle imposto de dois e meio por cento a cinco por cento, obrigando as companhias a pagarem-no, com direito regressivo contra os accionistas. A' vista dos termos desta lei, a Directoria desistiu de proseguir nas reclamações.
>
> No ultimo decennio, a Companhia Docas de Santos pagou de imposto sobre dividendos, em contos de réis: 1907, 180; 1908, 180; 1909, 180; 1910, 180; 1911, 180; 1912, 255; 1913, 270; 1914, 270; 1915, 270; 1916, 360; total, 2.325 contos de réis.

A segunda foi motivada pelo imposto de sello sobre acções ao portador e debentures da Companhia. Entendeu a União que esse imposto era devido em vista do disposto no artigo 1.° da lei n. 25 de 30 de Dezembro de 1891, que criou o imposto de sello de 200 réis por 100$000 sobre as acções ao portador dos bancos e sociedades anonymas, bem como sobre os debentures. Segundo o artigo 3.° dessa lei, as directorias respectivas deviam descontar dos dividendos distribuidos e dos juros pagos aos accionistas e portadores de debentures o devido imposto, recolhendo-o ao Thesouro no prazo de 15 dias contados do annuncio do pagamento de taes dividendos e juros. Respondeu a Companhia que a providencia desse artigo 3.° não fôra reproduzida na lei n. 126 A, de 21 de Novembro de 1892, que fixou o orçamento para 1913, o que, no conceito da Recebedoria, não vinha ao caso por tratar-se de disposição de caracter permanente. Mas a não renovação, replicou a Companhia, não importava na sua revogação? O facto era que a lei n. 126 A de 21 de Novembro de 1892 não só não reproduziu o artigo 3.°, da lei de 30 de Dezembro de 1891, como tambem autorizou o Poder Executivo a rever o regulamento do sello, traçando-lhe as regras dessa revisão sem referencia áquelle dispositivo. E usando de tal autorização, o mesmo Poder Executivo publicou o regulamento n. 1.264, de 11 de Fevereiro de 1893, o qual não continha o dito dispositivo. E esse regulamento foi confirmado, no ponto em debate, pelos de 1897 e 1900:

> Esse regulamento, expedido com autorização legislativa, tornou as Companhias — se já não o eram — unicas e directas responsaveis pelo imposto de que se trata; e, assim procedendo, elle fez mais do que omittir o artigo 3° da lei de receita de 1891, o qual, apenas omittido, poderia reputar-se ainda vigente, dado o seu caracter de disposição permanente.
>
> E dizemos que fez mais do que omittil-o porque a disposição nova aboliu a faculdade, até então consentida ás Companhias, de descontarem dos juros e dividendos a pagar aos accionistas e debenturistas as quantias devidas ao fisco a titulo de imposto do sello. A revogação do artigo 3° da lei de 1891 ahi ficou implicita, mas insophismavel.

Adiante:

> O imposto do sello é imposto de circulação. Não se confunde com o de renda — disse o Supremo Tribunal. E' preciso que não se confunda com o de renda, para evitar uma cumulação tributaria intoleravel segundo o direito fiscal.

Ora, essa confusão occorreria se o imposto do sello fosse pagavel pelos portadores de acções e debentures nos termos do artigo 3° da lei de 1891, isto é, mediante deducção da respectiva importancia das quantias que elles recebessem como juros ou dividendos. Neste caso, só haveria imposto a cobrar quando houvesse juros a pagar e dividendos a distribuir, o que seria o mesmo que o fazer incidir sobre a renda e não sobre a circulação, e tornaria aleatorio o seu rendimento, porquanto as Companhias distribuem dividendos e frequentemente são impontuaes no pagamento dos juros de suas debentures.

A interpretação racional do artigo 3° da lei de 1891, habil para evitar aquella confusão theorica e legalmente condemnada, assim como para prevenir essa incerteza na percepção do questionado imposto, só póde ser a que a Recorrente vem sustentando, a saber: desde o inicio, o imposto recahiu directamente sobre as Companhias e a faculdade destas o rehaverem dos portadores de acções e de debentures ficaria subordinada á pratica exequibilidade desse regresso, condicionado pela existencia de pagamento a accionistas e a debenturistas, e pela ausencia de clausulas contractuaes impeditivas do desconto.

Concluindo:

Essa interpretação, além de consultar a economia do imposto de circulação, é a unica que se coaduna com a intenção do legislador de 1891, citada contraproducentemente pela Recebedoria. Do parecer da Commissão de Orçamento, fundamentando a creação do imposto, o Sr. Director da Recebedoria destacou o seguinte trecho:

"Sobre as acções e debentures ao portador a Commissão estabelece um imposto fixo annual de 200 réis sobre 100$000, com sello proporcional e annual, pelo qual responderão as companhias e sociedades anonymas, e que será por ellas descontado no acto do pagamento dos dividendos."

Imposto fixo e annual; pagamento annual; responsaveis, as Companhias e sociedades anonymas, que o descontariam dos juros e dividendos que pagassem. O desconto suppõe que haja dividendos e juros a pagar; é incerto e contingente. O pagamento do imposto, entretanto, é annual e as Companhias em todo caso devem effectual-o. E' claro, portanto, que sobre ellas é que incidiu o tributo, pois não se concebe um mero collector de impostos obrigado a satisfazerl-os annualmente, e o verdadeiro contribuinte só obrigado quando auferisse certa renda.

Supposto, porém, que o artigo 3° da lei de 1891 não comportasse essa interpretação, a incidencia directa sobre as Companhias ter-se-ia firmado a partir da data em que esse dispositivo desappareceu da legislação sobre o imposto de sello, isto é, desde a vigencia do regulamento de 1893, que manteve a responsabilidade das Companhias e aboliu o regresso contra os portadores de acções e debentures.

Não esteve, porém, por essa interpretação a Recebedoria Fiscal, de modo que condemnou a Companhia, já em 1924, a pagar a enormissima somma de... 74.834:414$512, equivalente a dois terços do seu capital. A somma primitiva era de 124.127:309$500, cuja enunciação, ella tambem, não podia deixar de indicar coisa architectada. Perguntou a Companhia nas suas razões de recurso para o Ministro da Fazenda (25 de Outubro de 1924):

Porque se determinou sobre os bens da recorrente esta expropriação innominada, este sequestro unico nos annaes do fiscalismo nacional?

Porque assim se abalou, illegal e violentamente, o credito da Companhia concessionaria de obras e serviços publicos, que ao Brasil e especialmente ao Estado de S. Paulo tem prestado os mais relevantes beneficios?

Porque se attentou contra o capital confiadamente empregado nas obras do porto de Santos sob a sombra da lei e de contractos solemnemente firmados com o Poder Publico?

Verá V. Ex., Sr. Ministro, no correr desta exposição, que todo esse trama sobre imaginarios impostos que deveriam ser pagos ha 30 annos passados, proveio da mystificação urdida por um funccionario fiscal, o denunciante, com esperanças de pingue maquia á custa dos despojos do proximo, e tomou consistencia graças á prevenção e má vontade contra as empresas prosperas, que hoje no Brasil se tornam infelizes sob a oppressão dos agentes do fisco, sempre avidos de propinas e porcentagens!

Allegava então a Companhia que, antes da isenção que lhe foi concedida (artigo 19 da lei de 31 de Dezembro de 1903, contracto de 29 de Janeiro de 1904), sendo contribuinte directa e unica do imposto de sello, sempre o pagou sobre os debentures que lançou em circulação; e, desde que lhe foi concedida aquella isenção (impostos federais, inclusive do sello), nada mais pagou, porque nada tinha que pagar. Suas razões examinaram longamente os accordãos do Supremo Tribunal Federal, as decisões administrativas em casos semelhantes, os argumentos da Fazenda; e constituiram a respeito das varias emissões lançadas uma verdadeira exposição da vida financeira da Companhia. Para isso offereceu ella expontaneamente seus livros e os de Gaffrée & Guinle a exame da Recebedoria; e fez, depois, desses livros extractos, confirmados pela mesma Recebedoria, "tudo terminando num epilogo quasi comico, se não constituisse uma triste phase do regime fiscal". Viu-se, então, a origem do emprestimo inicial do Banco do Brasil, o emprestimo publico de 1893, no valor de 20.000 contos em 100.000 debentures de 200$000 cada um, o segundo de 1908, no de 60.000 contos, em 300.000 debentures de 200$000 cada um. Figuram os quadros respectivos no fim desse volume. Argumentando depois de confessar que, por inadvertencia do escriptorio, havia pago de 1904 a 1907, 96 contos (52), que não devia:

O ponto de partida deve ser este: as companhias concessionarias de obras nos portos da Republica gozam desde o anno de 1904 a isenção de impostos federaes.

O artigo 19 da lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903, estabeleceu expressamente esta isenção, e o contracto de 29 de Janeiro de 1904, celebrado entre o Governo e a Companhia Docas de Santos, concedeu formalmente a esta isenção legal.

Parece não haver quem conteste ser federal o imposto do sello federal e, portanto, comprehendido naquella isenção autorizada nos mais amplos termos.

Nesse sentido decidiu definitivamente o Ministro da Fazenda em sessão do Conselho de Fazenda de 18 de Maio de 1907, reconhecendo, solenne, clara e insophismavelmente, que "a alludida Companhia (Docas de Santos) não está sujeita ao imposto do sello, regulado pelo decreto n. 3.564, de 1900 (era o regulamento então vigente), por força da lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903, artigo 19, do decreto numero 4.228, de 6 de Novembro de 1901, clausula 25, da lei n. 813, de 23 de Dezembro de 1901, artigo 14, e finalmente, pelo estipulado em additivo firmado pelo Governo e a mesma Companhia em 29 de Janeiro de 1904, ao contracto de 14 de Novembro de 1892, — disposições essas que a isentam de todos os impostos federaes.

---

(52) "Convém notar que a Companhia pagou indevidamente o sello sobre debentures nos annos de 1904 a 1907, no valor de noventa e seis contos de réis. Este facto, que só recentemente a actual Directoria da Companhia teve occasião de apurar e o laudo dos funccionarios na Recebedoria reconheceu, foi devido ás instrucções transmittidas anteriormente ao Escriptorio, o qual, por falta de novo aviso, erroneamente continuou a executal-as por quatro annos successivos, após a outorga legal da isenção". Idem.

Mais:

A isenção de impostos federaes, inclusive a do sello, não foi outorgada á Companhia Docas de Santos como privilegio pessoal e muito menos se funda em uma interpretação dada áquella decisão do Ministro da Fazenda proferida em Conselho de Fazenda, conforme insinúa o laudo dos funccionarios da Recebedoria; ella baseia-se na lei (lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903, artigo 19) e no contracto solenne entre o Governo e a Companhia (contracto de 29 de Janeiro de 1904).

O que o Ministro da Fazenda decidiu relativamente á Companhia Docas de Santos, em obediencia á lei e ao contracto, igualmente resolveu quanto á Manaus Harbour C., Ltd. (Conselho de Fazenda, acta da sessão de 27 de Junho de 1908, no *Diario Official,* de 5 de Julho, pagina 4.545) e quanto ao concessionario das Obras do Porto do Rio Grande do Sul (Conselho de Fazenda, acta da sessão de 5 de Dezembro de 1908, no *Diario Official,* de 13 de Dezembro, pagina 8.398), reconhecendo-os, tambem, isentos do imposto do sello federal.

As conclusões desse recurso foram as seguintes:

1° — Até o anno de 1903, a Companhia Docas de Santos era obrigada a pagar o sello das suas acções ao portador e debentures, imposto criado pela lei n. 25, de 1891, e augmentado em 1897.

2° — Do anno de 1904 em diante, a Companhia ficou isenta de sello por força da lei n. 1.145, de 1903 e do seu contracto com a União celebrado aos 29 de Janeiro de 1904.

3° — No periodo de 1893 a 1903, a Companhia Docas de Santos não tinha em 30 de Junho e 31 de Dezembro de cada anno acções ao portador emittidas. No fim do 1° e 2° semestres desses annos, quando distribuiu dividendos, todas as suas acções eram nominativas. Não havia sello a pagar, visto que este incidia sómente sobre as acções ao portador em circulação.

4° — No referido periodo de 1893 a 1903, a Companhia Docas de Santos tinha em circulação debentures do seu primeiro emprestimo, e pagou pontualmente na Recebedoria o sello que esta exigia, correspondente ao numero de titulos em circulação.

5° — O pagamento foi sempre realizado sob a base do valor nominal das debentures, porque a Recebedoria não dispunha de outro elemento para o calculo do imposto, visto não haver publicação official da média da cotação em bolsa destes titulos.

Mais:

6° — Desse modo, a Companhia Docas de Santos veiu a pagar Rs. 10:364$300 além do que deveria pagar, se a cobrança se fizesse pela média da cotação, sómente agora, no anno de 1922, conhecida pela informação que a Camara Syndical se dignou prestar á Recebedoria, por solicitação formal desta.

7° — Se, por culpa confessada da Recebedoria, a Companhia Docas de Santos deixou de pagar a differença de 100 réis sobre 72.388 debentures em circulação nos dois semestres do anno de 1897, na importancia de Rs. 14:477$600, pagou a mais Rs. 10:364$300 e ainda nos annos de 1904 a 1908, quando estava isenta de sello, contribuiu indevidamente e por erro com a somma de Rs. 96:000$000. Somma Rs... 106:364$300 o que a Companhia pagou indevidamente. Feito o desconto (106:364$300 — 14:477$600), a Companhia ainda teria o saldo de Rs. 91:886$700.

8° — As acções ao portador emittidas de 1908 em diante e as debentures em circulação do 2° emprestimo, realizado no mesmo anno (1908), não estavam sujeitas ao sello, porque deste imposto a Companhia Docas de Santos estava isenta (53).

---

(53) *Recurso da Companhia Docas de Santos* ao Exmo. Sr. Ministro da Fazenda de um despacho do Director da Recebedoria (Sello de acções ao portador e debentures). Rio de Janeiro, Typ. do *Jornal do Commercio,* de Rodrigues & C., 1924.

A outra questão foi a do imposto sobre o augmento do capital de 60.000 para 120.000 contos, realizado em 1918. Intimou o Ministro da Fazenda a Comnhia a satisfazel-o (26 de Março de 1919), mantendo essa sua decisão depois de recorrida pela Companhia (19 de Dezembro de 1919). Propoz, em consequencia, a Companhia uma acção no Juizo Federal para "declaração judicial de nullidade da decisão do Ministro da Fazenda que criava um imposto por analogia e por interpretação extensiva e abusiva das leis fiscaes, leis que, por sua propria natureza, não comportam outra interpretação que a restrictiva" (8 de Janeiro de 1920); promovendo a Fazenda Nacional, por seu lado, executivo fiscal para cobrança, dentro de oito dias, da somma de 3.000 contos, mas 5 contos de multa (13 de Março de 1920).

Tinha a Companhia que argumentar na primeira sobre o que julgava seu direito; e defender-se na segunda, solicitando que se sustasse o executivo fiscal, uma vez que se tratava de cousa já litigiosa, e portanto, incerta e illiquida. Mas não a ouviu o Juiz Federal de 1ª Vara Raul Martins, mandando que se "proseguisse o executivo fiscal, segurando a executada o juizo ou se procedendo a penhora, para poder ser ouvida em defesa" (54); entrando a Companhia, em consequencia, para o Thesouro Nacional (55) com a referida quantia de 3.005 contos de réis (21 de Abril de 1920). Convidada antes, pelo Procurador da Fazenda, Decio Cesario Alvim, para essa entrada, respondeu J. X. Carvalho de Mendonça, pela Empresa, que "mais inabalavel se tornou a convicção da illegalidade da justiça de alcavala que, a titulo de imposto de dividendo, se lhe queria extorquir" (56); ao que respondeu aquelle que a questão não comportava debate, pois estava resolvida administrativamente e caminhava para execução fiscal (57).

---

(54) "O processo executivo fiscal é, pela lei, summarissimo, de plano e pela verdade sabida, sem appellação suspensiva para o executado (decreto 10.902, de 1914, arts. 79 e 128), devido á relevante razão de ordem publica da necessidade da Fazenda Nacional fazer recolher, com presteza, aos seus cofres o rendimento dos impostos e outras fontes de receita, com que são occorridas as necessidades do paiz. A simples propositura de uma acção para a nullidade da divida fiscal não tem, nem póde ter, por isso, a virtude de prevenil-o ou lhe obstar o andamento, quando os proprios particulares não estão impedidos de usar da acção especial para pagamento da divida de contracto cuja annullação já foi promovida ordinariamente (Reg. 737 de 1850, art. 255). Não ha connexão menor neste que naquelle caso". No *Jornal do Commercio* de 19 de Março de 1920.

(55) A Companhia solicitou depois do Supremo Tribunal Federal a fusão dos dois processos ou a suspensão de um até o julgamento do outro. "Por agora a supplicante não discute o merito da causa que consistiria na arguição da manifesta illegalidade do imposto que se lhe quer extorquir. Ella visa simplesmente demonstrar que essa sua defesa não é aqui necessaria, porque já está produzida em outra causa com o mesmo objecto, onde figuram as mesmas pessoas, e onde é identico o titulo ou o direito de pedir". Vêr: Supremo Tribunal Federal, *Carta Testemunhavel. Testemunhante a Companhia Docas de Santos. Testemunhada a Fazenda Nacional.* Minuta da Testemunhante. Rio de Janeiro, Typ. do *Jornal do Commercio,* de Rodrigues & C., 1920.

(56) Escreveu J. X. Carvalho de Mendonça: "Quanto ao final do communicado relativamente aos effeitos do imminente e fulminante executivo fiscal, que annunciaes, sem ver nas vossas palavras uma ameaça, da qual absolutamente não temeria a Directoria da Companhia Docas de Santos, conto permittireis que o vosso humilde collega, responsavel pela defesa judicial do patrimonio dessa Companhia, prefira os principios geraes de Direito, sempre lembrados pela jurisprudencia do Supremo Tribunal Federal, á opinião pessoal que manifestaes, por mais respeitavel que esta seja". No *Jornal do Commercio* de 6 de Março de 1920.

(57) Accrescentou o Procurador da Fazenda: "A minha acção tem-se limitado a procurar receber, amigavelmente, a importancia devida. Acho que o eminente patrono das Docas fez bem em não ver, nas palavras com que encerrei o meu memorial, uma ameaça á Companhia. De facto, não fiz ameaça nenhuma: ponderei, apenas, uma cousa que de todos é sabida: nada póde suspender o executivo fiscal, a não ser o pagamento da divida exequenda, a nullidade do processo ou a inconstitucionalidade do acto; por isso que o fisco tem a prova, provada da divida, no proprio titulo com que se apresenta em juizo". Na *A Noite,* de 10 de Março de 1920.

Ouvido o Consultor Geral da Republica, foi seu parecer, entre outras razões (18 de outubro de 1919):

> Entendo que o imposto é devido.
>
> Não ha duvida que o augmento do capital está sujeito ao imposto do sello, e que, pago este, sobre o mesmo augmento nenhuma outra taxa incide.
>
> Mas, não é essa a operação sobre a qual recahe o imposto de 5 %.
>
> O augmento do capital não se opera instantaneamente pela só deliberação da assembléa.
>
> E', antes que uma operação, o resultado de uma operação. E é, precisamente esta, mediante a qual se chega áquelle resultado, que a argumentação contraria não tem em conta ou supprime.
>
> Com effeito, todo o capital, seja o inicial, fixado nos estatutos, seja a parte que áquelle posteriormente accresce, durante a existencia da sociedade, isto é, o seu augmento, ha de ser necessariamente realisado.
>
> Essa realisação faz-se por meio de entradas. As entradas têm de ser effectivas, e não ficticias. São realizadas, não pela sociedade, mas pelos accionistas. A sociedade não póde subscrever as suas proprias acções. São noções correntes.

Ainda escreveu James Darcy:

> Ora, deliberado o augmento do capital, elle se realiza ou pela livre subscripção de novas acções, a que os antigos accionistas, ou terceiros, indistinctamente concorrem; ou pela distribuição dessas novas acções, aos antigos accionistas.
>
> Quando esta se faz, a titulo de bonificação, "gratuitamente" como vulgamente se diz, ella presuppõe uma distribuição de lucros. A operação importa numa vantagem, de que goza o accionista, a esse titulo. E' porque elle o é, é porque possue acções, que os lucros da sociedade capitalizados, consistam no que consistirem, lhe são distribuidos, embora, não em dinheiro, sob a forma normal, ordinaria de dividendo, mas em bens ou valores.
>
> A entrega das novas acções é o lado apparente, a representação externa, o facto comprobatorio de que algum valor se destacou do patrimonio da sociedade e entrou para o de cada accionista.
>
> Se uma tal distribuição de lucros não tivesse tido lugar, não seria possivel que o accionista recebesse acções novas. De sorte que a melhor prova de ter havido distribuição de lucros é exactamente a entrega das novas acções.
>
> Se estas pudessem ser subscriptas pela sociedade mesmo, não haveria entradas. Pela prohibição expressa da lei, ella não póde concorrer com parte alguma do seu capital. Todo elle ha de ser realizado pelos accionistas.
>
> E ninguem é accionista sem contribuir ou obrigar-se a contribuir com alguma cousa para o capital da sociedade.
>
> Essa condição de contribuir, effectiva e realmente, é essencial. Não ha capital imaginario. Ficticio não seria realizado. Toda entrada tem de consistir em dinheiro, bens, cousas ou direitos.
>
> Em troca de dinheiro, bens, cousas ou direitos recebe o accionista as suas acções.
>
> Por outro lado, as sociedades commerciaes não fazem doações aos seus accionistas.
>
> A idéa de liberalidade é incompativel com os fins dessas entidades.

O caso não offerecia a menor duvida, porque a lei franceza, donde provinha a nossa, obrigava ao pagamento. Concluindo:

> Na especie, portanto, nada sahiu do capital, que permaneceu intacto. Ao lado delle, porém, cresceu e se avolumou, excedendo-o, o fundo ou patrimonio da sociedade.

Ilha de Barnabé. Installação para inflamaveis (1930)

Todo esse excesso do fundo disponivel, excesso não reservado ou retido, mas distribuido, é lucro. Lucro real, verdadeiro, embora extraordinario.

Houve, pois, distribuição de lucros, não partilha do capital. Perdeu o fundo social o que os accionistas ganharam. Houve desagregação dessa parte do fundo social, desses lucros do patrimonio commum e incorporação ao patrimonio dos accionistas; transferencia de um para outro.

E elles não se confundem: é elementar que a sociedade anonyma é uma pessoa juridica distincta das pessoas physicas, ou tambem juridicas, que concorrem para a sua constituição.

Aquelles excedentes não se pode contestar, constituiam uma massa retida na sociedade, que depois se destacou para ser distribuida individualmente, em fracções, a cada accionista. Os titulos dessa distribuição vem a ser as novas acções.

Realizadas as entradas respectivas, o capital foi effectivamente augmentado

Questão que teria nos annos subsequentes mais desenvolvimento, ella foi, então, assim resumida pela Empresa perante o Supremo Tribunal Federal (27 de Março de 1920):

A Companhia Docas de Santos, sociedade anonyma, em Julho de 1918, elevou o seu capital estatutario de 60.000 para 120.000 contos de réis.

Para esse fim, ella adoptou o processo legal, seguido constantemente por outras companhias, mandando verificar o valor dos seus bens, mediante regular avaliação por louvados, e augmentando o capital social, correspondente á differença entre esse valor e o mencionado nos estatutos.

Ella, não tendo fundos de reserva ou outros disponiveis, não os poderia ter incorporado á conta de capital e muito menos distribuido pelos accionistas; ella não pagou dividendo ordinario ou extraordinario, porque valorização de bens productivos nunca foi dividendo; ella não entregou aos accionistas producto de titulos, pois não retirou, não destacou do fundo social dinheiro, bens ou valores de qualquer especie ou natureza, passando-os para o dominio daquelles.

A Companhia tendo, em 1918, as suas acções cotadas na bolsa official aos preços de 490$ a 570$ (o valor nominal é de 200$), procurou equiparar mais ou menos o capital estatutario á valia real do seu patrimonio. Este continuou inalterado, integro.

Os accionistas não auferiram lucros com essa operação, não foram bonificados. Não se lhes deu mais do que tinham, porque as acções que possuiam, se vendidas fossem na bolsa, achariam valor superior ou pelo menos igual ao que passaram a ter depois da elevação do capital.

Mais:

Vigorava então o artigo 1° n. 35 da lei n. 3.446, de 31 de Dezembro de 1917, que sujeitava ao imposto de 5 % os dividendos e outros productos de titulos das sociedades anonymas.

Antes dessa lei, na sua vigencia, e, ainda, sob o regime das leis subsequentes, o Ministro da Fazenda, em reiterados actos e decisões, cada qual melhor fundado, e a Recebedoria de Rendas, de accôrdo com as ordens do seu chefe supremo, haviam declarado, formal e expressamente, que, no augmento do capital social pela valorização do activo, não se dava bonificação, nem distribuição de lucros, de dividendos ou de productos de acções, e, portanto, na operação não incidia o imposto.

Esses actos e decisões, que versaram *in specie* sobre os casos das Companhias Docas da Bahia, Commercio e Navegação, Fabril Santo Antonio, America Fabril, Morro da Mina, Minas de S. Jeronymo e outras, firmaram jurisprudencia fiscal, e quando a lei n. 3.644, de 31 de Dezembro de 1918, no artigo 1° n. 34 (que começou a vigorar em Janeiro

de 1919), estendeu o imposto ás importancias retiradas dos fundos de reservas ou outros para pagamento das acções novas ou velhas, o Ministro da Fazenda, que era o jurisconsulto e publicista Amaro Cavalcanti, ex-Ministro deste Egregio Tribunal, versadissimo em assumptos de finanças e direito fiscal, ainda declarou á Recebedoria de Rendas, aos 7 de Janeiro de 1919, que — "a valorização dos bens e direitos das sociedades anonymas sob a forma de augmento de capital, não incidia no pagamento do imposto", e lhe ordenou que sómente cobrasse os 5 % quando esse augmento se fizesse pela transferencia do fundo de reserva.

Posteriormente exigiu tambem a Recebedoria da Empresa o pagamento, sob as mesmas razões, de 500 contos de réis mais 100 contos a titulo de multa, pela elevação em 1897, de 20.000 para 60.000 contos no capital da Companhia.

Disse o Relatorio da Directoria, 1928:

O mesmo Ministro, por despacho de 17 de Agosto de 1927, mandou que a Companhia entrasse para o Thesouro com a quanita de 600 contos de réis, sendo 500 contos de principal e 100 contos de multa pelo imposto de 2 1/2 % sobre lucros suppostamente distribuidos aos accionistas ha trinta e tres annos passados.

Não pretendemos qualificar a iniquidade deste despacho. Aguardamos o executivo fiscal e nelle nos defendemos, achando-se a causa no Supremo Tribunal Federal.

Já patrono da Companhia, faria ver Raul Fernandes, recorrendo de uma sentença de 1ª Instancia, as razões em que se baseava, fundado em nada menos de cinco precedentes, "em que ora a propria Recebedoria do Thesouro Federal, ora o proprio Ministro da Fazenda, entre 1913 e 1917, declaravam não ser devido o imposto de dividendo sobre a emissão de acções nas condições referidas". Argumentando:

Isto posto, transcrevemos aqui litteralmente, o texto legal que regia, no anno de 1897, a cobrança do imposto questionado nesta causa: "imposto de 2 1/2 % sobre dividendos dos titulos das companhias e sociedades anonymas com séde no Districto Federal, de accôrdo com a legislação em vigor e as disposições da presente lei (Lei n. 428, de 10 de Dezembro de 1896, artigo 1° numero 39)".

O imposto era sobre os dividendos, e dividendo, na definição do artigo 116 do decreto n. 434 de 4 de Julho de 1891, é a quota dos lucros liquidos das operações effectivamente concluidas em certo periodo de tempo, que se reparte pelos accionistas; ou, como diz Vivante (Trat., Vol. 2°, n. 571) "é l'utile netto pagabile periodicamente sopra ciascuna azione".

Não é possivel considerar como tal a distribuição de acções representativas de valorização do patrimonio social.

Estes foram os precedentes invocados:

a) Sobre consulta da Companhia Fiat Lux, decidiu o Director da Recebedoria do Districto Federal em 23 de Dezembro de 1920:

"Desde que o augmento de capital de 2.000:000$ para 4.000:000$ occorreu em 1913, e por avaliação ou majoração dos bens pertencentes á Companhia, não ha imposto de dividendo a ser pago, visto que é posterior a esse anno a lei que estabeleceu a cobrança no referido caso" (*Diario Official*, de 28 de Agosto de 1920, pag. 14.266).

b) Sobre consulta da Companhia Commercio e Navegação, resolveu o mesmo funccionario:

"Não havendo, na especie, repartição de lucros, nos termos do artigo 2° do decreto 2.767, de 23 de Dezembro de 1897 (identico ao artigo 5° do decreto n. 2.559 do mesmo anno), nem bonificação, não

está a operação sujeita a imposto". (*Diario Official*, de 26 de Fevereiro de 1913, pag. 2.813).

c) Sobre consulta da Camara Syndical dos Corretores, relativamente á avaliação dos bens da Companhia Docas da Bahia, consequente valorização delles e integralização do capital por esse meio, respondeu o Ministro da Fazenda, no aviso n. 59, de 21 de Maio de 1913, que "o acto de integração de capital na fórma adoptada pela Companhia não importava bonificação sujeita ao imposto de dividendo". (*Diario Official*, de 22 de Maio de 1913, pag. 7.286).

Mais:

d) A Companhia Fabril Santo Antonio, em identicas condições, consultou em 1918 a Recebedoria do Districto Federal, respondendo esta:

"Não havendo na hypothese distribuição de lucros, a titulo de bonificação ou qualquer outro, nos termos do artigo 5°, letra *b* do decreto n. 12.437, de 11 de Abril de 1917, mas simplesmente augmento de capital, nas condições mencionadas na acta da assembléa geral publicada no *Diario Official* de 25 de Abril deste anno, a operação não está sujeita ao imposto de 5 % de que trata o mesmo decreto, sendo o caso em apreço identico ao que motivou o officio do Ministro da Fazenda n. 59, de 21 de Maio de 1913, expedido á Camara Syndical de Corretores de Fundos Publicos". (*Diario Official*, de 7 de Julho de 1918).

e) As Companhias Morro da Mina e Minas São Jeronymo elevaram o seu capital pela mesma fórma da executada, e em sessão do Conselho de Fazenda de 31 de Dezembro de 1918 deliberou o Ministro da Fazenda, de accôrdo com o parecer unanime dos membros desse Conselho, approvar os despachos da Recebedoria, resolvendo que o acto de integralização de capital não importava bonificação sujeita ao imposto de dividendo "porquanto as operações realizadas, decorrentes de maior valorização dos bens e direitos das referidas Companhias, sob a forma de augmento de capital, não incidiam no pagamento do referido imposto." (*Diario Official*, de 8 de Janeiro de 1919, pag. 304).

Concluindo:

Essa jurisprudencia fiscal foi mantida em face de leis que tributavam não só os dividendos como quaesquer productos de acções (leis n. 2.919, de 31 de dezembro de 1914, artigo 33; n. 3.070 R, de 31 de dezembro de 1915, artigo 1°; n. 3.213, de 30 de dezembro de 1916, artigo 1°, n. 35); e com maioria de razões é applicavel ao acto da executada, praticado como elle foi sob o regime de uma lei que só tributava os dividendos.

A lei n. 2.919, de 31 de Dezembro de 1914, artigo 33, entre os impostos sobre a renda, enumerou: "o imposto de 5 % sobre dividendos e outros productos de acções das companhias, sociedades anonymas e commanditas por acções."

As leis n. 3.070 A, de 31 de Dezembro de 1915, artigo 1°, e numero 3.213 de 30 de Dezembro de 1916, artigo 1°, al. 35, estabeleceram esse imposto nestes termos: 5 % sobre dividendos e outros productos de acções.

O que, com apoio nessa legislação, decidiram as resoluções administrativas supra referidas, foi que o augmento de capital por valorização dos bens, e consequente distribuição de acções de valor correspondente, não incidia no imposto de renda por não serem as acções novas um dividendo ou um producto das acções antigas.

Por fim:

O Reg. n. 12.437, de 11 de Abril de 1917 consolidou essa jurisprudencia administrativa e declarou (artigo 5°) que a taxação incidia:

1°) sobre os dividendos distribuidos annual ou semestralmente, de accôrdo com o balanço social;

2°) sobre quaesquer productos das acções de capital desde que se retirem da caixa da sociedade ou se destaquem do fundo social e passem a pertencer aos socios, pouco importando sejam em dinheiro, bens ou valores.

Como nas especies questionadas as obras novas, ou seu valor, nem se retiram da caixa da sociedade, nem se destacam do fundo social para ficar pertencendo aos socios, entendeu a administração que as novas acções não eram renda, menos ainda renda tributavel, e consagrou nesse Regulamento essa intelligencia.

Taes dispositivos foram modificados pela lei n. 3.644 de 1918 que mandou cobrar "5 % sobre os dividendos e outros productos de acções, inclusive as importancias retiradas do fundo de reserva ou outro qualquer para serem entregues aos accionistas, ou para pagamento de entradas de acções novas e velhas".

Mais:

Questionou-se, na vigencia dessa lei, que orçou a receita no anno de 1919, se o emprego de lucros em obras novas e a entrega de acções de valor equivalente aos accionistas, o mesmo era que o pagamento de entradas. Houve quem sustentasse a opinião que esse expediente simplificava a contabilidade, mas não alterava a operação, que em essencia consistia no pagamento das acções novas, pelos accionistas, com lucros apurados.

Esta controversia, porém, só era possivel diante da importante innovação introduzida na lei de receita para 1919. Hoje, ella seria anachronica, pois a lei vigente sobre o imposto de renda só tributa as acções emittidas por motivo de valorização do activo movel das companhias, como se vê do art. 4° do dec. n. 17.390, de 26 de Julho de 1927, que diz: — "Serão computados nos rendimentos da 2ª categoria: *f*) o valor de acções novas, distribuidas aos accionistas, ou quaesquer interesses attribuidos ás mesmas, quando a distribuição se der em virtude de valorização do activo movel sem reducção do capital social".

Do exposto se conclue que na especie dos autos a Fazenda Nacional pleiteia tributar um acto praticado em 1897 applicando-lhe, não a legislação fiscal vigente na occasião, nem a jurisprudencia administrativa sobre casos identicos, e sim a lei de 1918, aliás de significado controvertido e já revogada.

Dar-se-ia, assim, effeito retroactivo a uma lei já defuncta! (58)

CAPITULO LXXIII

NOVA REFORMA DOS ESTATUTOS

Houve ainda, por fim, que assignalar durante o decennio varios acontecimentos na vida administrativa da Companhia.

O primeiro delles foi a avaliação dos bens sociaes, constante da acta da assembléa geral de 20 de Julho de 1918, que assim dispoz:

Os louvados nomeados pela assembléa geral extraordinaria da Companhia Docas de Santos realizada em 12 do corrente para dar valor aos bens sociaes, tendo pleno conhecimento das obras executadas pela Companhia no Porto de Santos e tendo procedido a minucioso exame dos livros da escripturação da Companhia e demais documentos que lhes foram apresentados, passam a emittir o seu parecer.

Considerando que o valor approvado e reconhecido pelo Governo Federal para todos os effeitos da concessão da Companhia, como capital empregado nas obras do porto de Santos, em 31 de Dezembro de 1917, importava em 135.101:155$008.

---

(58) Supremo Tribunal Federal. *Appellação Civel n.* 5.843. Relator o Exmo. Sr. Ministro Firmino Whitaker. Appellante a Companhia Docas de Santos. Appellada a Fazenda Nacional. Razões de Appellação. Rio de Janeiro, Typ. do *Jornal do Commercio*, de Rodrigues & C., 1928.

Considerando que esse valor official, longe de ser superior, é antes inferior ao valor das referidas obras, que fazem parte do patrimonio social.

Mais:

Considerando ainda que os compromissos da Companhia, em virtude de responsabilidades devidamente assumidas, quer sob a forma de debentures, quer sob a de credores, se acham perfeitamente garantidos, não só pela differença de mais de 15 mil contos de réis, entre o custo das obras reconhecido pelo Governo Federal em Dezembro proximo findo e a somma de 120 mil contos attribuida ao capital social, como tambem pela importancia das obras concluidas ou parcialmente construidas no porto de Santos após essa data, e igualmente por outras verbas constantes do activo da Companhia;

Considerando, finalmente, que do estudo feito verifica-se que não é absolutamente exaggerado o valor que resulta para o patrimonio social do augmento do capital a cento e vinte mil contos de réis, os louvados avaliam, deduzido o total dos compromissos da Companhia, os bens sociaes em 120 mil contos de réis.

Teve tambem a Empresa que começar nesse decennio, o fundo de amortização. Em assembléa geral extraordinaria, realizada a 30 de Abril de 1923, expoz a Directoria a materia, nestes termos:

O artigo 10 dos nossos estatutos dispõe:

Haverá um fundo de amortização do capital, na forma da lei numero 1.746, de 13 de Outubro de 1869, sobre o qual a assembléa geral opportunamente deliberará.

Esta lei n. 1.746, no artigo 1°, § 4°, incorporado ao contracto de concessões da Companhia Docas (Decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888, clausula II e respectivo contracto) determina que:

"A Empresa deverá formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas de seus lucros liquidos e calculadas de modo a reproduzir o capital no fim do prazo da concessão. A formação desse fundo de amortização principiará, o mais tardar, dez annos depois de concluidas as obras."

O decreto n. 6.501, de 6 de Junho de 1907, por sua vez, no artigo 32, declara que:

"O prazo de 10 annos dentro do qual deve principiar a formação do fundo de amortização, e só depois de cuja terminação poderá ser feito o resgate (lei citada n. 1.746, artigo 1°, §§ 4° e 9°), começará a correr da data da conclusão de todas as obras concedidas."

A data para inicio do prazo de 10 annos, findos os quaes o Governo Federal poderia exercer o direito de resgate, que se reservou, foi fixado em 7 de Novembro de 1912 (Dec. n. 11.907 de 19 de Janeiro de 1916, e respectivo contracto), de modo que desde o dia 7 de Novembro de 1922 não sómente o Governo tem a faculdade do resgate, como a Companhia precisa formar o fundo de amortização, ao qual se refere o artigo 10 dos nossos estatutos.

Adiante:

Conforme consta do nosso Relatorio de 31 de Março ultimo, apresentado á assembléa geral ordinaria hoje tambem realizada, o capital já reconhecido expressamente pelo Governo, como empregado nas obras de melhoramento do porto de Santos e seu apparelhamento, até aquella data (31 de Março), importava em 148.359:375$739.

Depois dessa data, em 16 do corrente mez, o Governo mandou levar a essa conta a importancia de 164:900$685, das despesas feitas com a ampliação da installação automatica para transporte e embarque de café, de modo que o capital effectivamente reconhecido até hoje é de 148.524:276$424.

Chegamos ao termo do decennio ao qual se refere o artigo 1° § 4° da lei n. 1.746, de 1869, sem se achar encerrada a conta do capital empregado naquellas obras.

E' que, Srs. accionistas, um porto como o de Santos não póde dispensar obras incessantes, que ampliem e regularizem os serviços portuaes em beneficio da navegação e do commercio. Viu-se, assim, o Governo Federal, depois de 7 de Novembro de 1912, na necessidade de autorizar novas obras indispensaveis e urgentes, e a nossa Companhia, no intuito exclusivo de prestar o seu concurso á expansão commercial e industrial do grande Estado a que serve, não se recusou a construil-as.

Sabeis bem quanto custam no momento actual essas obras e podeis avaliar o sacrificio assumido pela Companhia.

Temos actualmente duas classes de obras cujo custo não se acha ainda incluido na conta do capital, a saber:

a) Obras já concluidas e em processo de verificação do custo effectivo, na importancia global de	2.717:175$521
b) Obras autorizadas e em construcção, na importancia global de	3.220:043$216
	5.937:218$737

Depois de ouvido o Conselho Fiscal, foram approvadas as seguintes conclusões, deixando de votar a Directoria e o mesmo Conselho Fiscal:

1°. Que seja marcada a data de 1 de Julho de 1922 para inicio da formação do fundo de amortização do capital da Companhia, reconhecido pelo Governo Federal.

2°. Que seja fixado em 155.000:000$000 o referido capital a amortizar.

3°. Que seja adoptada a taxa legal de 6 % ao anno para o calculo da quota semestral de amortização.

4°. Que sejam approvadas a quota semestral de 155:831$000 e a tabella annexa calculada pelo digno Director Dr. Osorio de Almeida, de accôrdo com as conclusões anteriores.

5°. Que seja constituido um fundo especial de garantia pelo excesso de juros sobre a taxa legal, que serão igualmente accumulados.

6°. Que a applicação das quotas semestraes seja feita exclusivamente em apolices da divida publica federal, em apolices do Estado de São Paulo, em apolices municipaes do Districto Federal, em letras a prazo do Banco do Brasil e em debentures da Companhia.

7°. Que a applicação do fundo especial de garantia seja feita de preferencia em debentures da Companhia.

Na vida administrativa da Companhia, terminado em 1919 o mandato da Directoria anterior, foi elle renovado com os mesmos cinco directores, Candido Gaffrée, J. X. Carvalho de Mendonça, G. Osorio de Almeida, Guilherme Guinle, G. B. Weinschenck. Aposentado Alvaro Ramos Fontes (1921), foi nomeado seu substituto Antonio Candido Gomes. Em 1925, a Directoria seria, fallecido C. Gaffrée, de Guilherme Guinle, Presidente, J. X. Carvalho de Mendonça, G. Osorio de Almeida, Oscar Weinschenck e Jorge Street (60); e o Conselho Fis-

(60) Fallecido Candido Gaffrée propuzera Osorio de Almeida (sessão da Directoria de 3 de Janeiro de 1920), que a vaga se preenchesse por um dos membros do Conselho Fiscal, Paulo de Frontin, "que desde a inauguração da Companhia, em 1892, presta intelligente e efficaz concurso naquelle Conselho, se não houvesse a incompatibilidade legal com o cargo de deputado federal que com tanto brilho desempenha"; recahindo a escolha em Jorge Street, "membro do Conselho Fiscal, antigo companheiro, cujos serviços á Companhia não tem sido poucos desde muitos annos".

cal, fallecidos Americo F. de Moraes (61) e F. Sattamini (62), composto de Paulo de Frontin, Alberto de Faria, Deodato C. Villela dos Santos; e supplentes Julio Miguel Freitas, Paulo Ottoni de Castro Maia e Alfredo L. Ferreira Chaves.

No pessoal superior da Empresa distinguiram-se todos na execução annual de suas funcções, creando-se o lugar de Inspector, para o qual foi nomeado Ulrico Mursa (1920), substituido depois por Ismael Coelho de Souza (1925): Mario Monteiro, chefe da Contabilidade do Escriptorio Central, os engenheiros Victor de Lamare, Emilio da Gama Lobo d'Eça, José Cesario Monteiro Lins (63) e Affonso Krug. Fez-se em 1923 a remodelação da escripturação e contabilidade em bases mais modernas (64).

E' ainda de notar neste decennio, quanto á vida administrativa da Empresa, uma reforma dos estatutos. Em assembléa extraordinaria de 19 e 20 de Julho de 1918, alteraram-se varios artigos destes. Expoz a Directoria:

> O capital effectivamente empregado pela nossa Companhia nas obras de melhoramento do porto de Santos, reconhecido e approvado pelo Governo Federal pelo acto de primeiro do corrente mez, na ultima prestação de contas, em 31 de Dezembro de 1917, ascendeu a..... 135.101:155$000.
>
> A essa somma terá de ser addicionado, na proxima prestação de contas, e na conformidade dos contractos, o custo de outras obras autorizadas, algumas já construidas e muitas em adiantada execução.
>
> Um porto de movimento sempre crescente, ainda que actualmente enfraquecido em virtude da guerra, e onde se accentuam necessidades que precisam ser de prompto attendidas, como é o de Santos, não póde deixar de exigir obras constantes para o desenvolvimento

---

(61) "Aos 7 de Outubro do anno findo falleceu nesta cidade o nosso prezado amigo Dr. Americo Firmiano de Moraes, que desde o anno de 1921 fazia parte do Conselho Fiscal, havendo occupado largos annos o cargo de supplente do mesmo Conselho. A' memoria deste amigo rendemos o preito da nossa saudade". Relatorio da Directoria, 1924.

(62) "O Sr. Alfredo Loureiro Ferreira Chaves lembrou com sentidas expressões os serviços prestados á Companhia, durante dilatados annos, pelo fallecido Sr. Commendador Saturnino Candido Gomes e propoz que na acta da presente sessão fique constando um voto de profundo pesar pelo fallecimento de tão querido companheiro, proposta esta que, posta em votação, foi unanimemente approvada". Acta da assembléa geral ordinaria de 30 de Abril de 1923.

Sobre o fallecimento de Francisco Sattamini disse a Directoria: "Outra perda sensivel experimentada pela nossa Companhia foi a do Sr. Francisco Sattamini, que ha annos era um dos supplentes dos fiscaes, tendo por vezes substituido estes nos seus impedimentos". Relatorio da Directoria, 1922.

(63) Tinha sido solicitado á Companhia, por Paulo de Frontin, Director da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, que fosse recebido annualmente em seus estabelecimentos, a titulo de praticagem e pelo prazo de um anno, o alumno da referida Escola que melhores notas tivesse obtido na cadeira de portos de mar. Respondeu a Companhia (18 de Março de 1922) que, á semelhança do que já fazia com a Escola Polytechnica de São Paulo, resolvera crear um logar retribuido para aquelle fim. Admittido, então, José Cesario Monteiro Lins, só mais tarde, convidado pela Companhia, voltou a trabalhar em Santos como engenheiro effectivo. "Estando a findar o praso concedido, escreveu a Empresa a Paulo de Frontin (12 de Janeiro de 1923), este Engenheiro nos communicou a sua retirada, ficando, assim vago o logar destinado ao alumno nas condições acima alludidas. Cumpre-nos declarar ainda a V. Ex., e o fazemos com prazer, que o Sr. Dr. José Cesario Monteiro Lins, pela sua brilhante intelligencia, pela assiduidade com que acompanhou os serviços, pelo interesse que sempre mostrou em aperfeiçoar os seus conhecimentos e pela sua correcção, colheu os mais proveitosos fructos, habilitando-se para a vida profissional".

(64) "O nosso Director Dr. Oscar Weinschenck propoz á Directoria, e esta acceitou, a remodelação da nossa escripturação e contabilidade no Escriptorio Central e nos departamentos de Santos. Tinhamos mantido até agora o systema iniciado ha mais de trinta annos com a fundação da nossa Companhia. O progresso da sciencia da contabilidade e seus methodos mais simples e de resultados praticos bastante apreciaveis aconselhavam esta reforma, que começou em Janeiro do corrente anno sob a direcção daquelle nosso Director. Podemos desde já apreciar a notavel melhora na clareza, na promptidão das informações e na segurança dos factos administrativos registrados". Relatorio da Directoria, 1924.

dos seus serviços. Ainda agora para attender a altos interesses do commercio e da lavoura do prospero Estado de São Paulo, a Companhia construiu, além de um Frigorifico modelo, grandes armazens para deposito de café, e terá de construir outros e de levar avante novas obras, umas já autorizadas e outras dependentes de estudo e resolução do Governo Federal.

Aquelle valor dos bens, que constituem o patrimonio social, mostra a conveniencia de ser elevado, por sua vez, o capital da Companhia, podendo a este se dar, attentos compromissos sociaes, o valor adiante declarado.

Foram, em seguida, approvadas as alterações abaixo nos estatutos. O capital social se elevou a 120.000 contos, dividido em 600.000 acções de 200$000 cada uma, sendo 500.000 nominativas e 100.000 ao portador. As acções ao portador , em numero de 100.000, já emittidas, não poderiam ser convertidas em nominativas. Em consequencia, a Directoria ficava autorizada a emittir mais 300.000 correspondentes ao augmento do capital, ficando assim realizado o capital integral referido de 120.000 contos, sendo as acções correspondentes ao augmento do capital distribuidas proporcionalmente pelos accionistas.

Nessa sessão teve o Presidente as seguintes palavras, para recordar que fazia 30 annos fôra assignado o decreto que autorizou o contracto para as obras de Santos:

Em seguida o Sr. Presidente lembrou que faziam hoje trinta annos que fôra assignado o decreto n. 9.979, autorizando o contracto para as obras de melhoramento do porto de Santos; e esse tempo todo tem sido de trabalho ingente e de esforço enorme, mas, em compensação a tudo isso, conheciam os Srs. accionistas a prosperidade e a solidez da Companhia, e os avultados serviços prestados ao Estado de São Paulo e á União, que para esse resultado cooperaram todos os Directores, alguns dos quaes, antes de assumirem este posto, já vinham prestando auxilio á Empresa, e ainda outros accionistas, entre os quaes não podia deixar de salientar o nome do Dr. Alberto de Faria; que, finalmente, nunca faltou á Directoria o auxilio utilissimo do Conselho Fiscal, cujos pareceres foram por ella sempre ouvidos com attenção. Em seguida, o Dr. André Gustavo Paulo de Frontin, depois de algumas considerações, propoz que se lançasse em acta um voto de louvor e agradecimento á Directoria pelo muito que merece dos Srs. accionistas e o Sr. C. Gaffrée que se lançasse um outro voto de louvor ao Conselho Fiscal pelos bons serviços prestados.

SEXTA PARTE

(1926 — 1935)

CAPITULO LXXIV

J. X. Carvalho de Mendonça

Neste decennio entrou a Companhia em vida normal, sem os tropeços e vicissitudes que caracterizaram os anteriores.

E' o ultimo desta resenha historica. Para o passado ficou o periodo incandescente. Ia apparecer uma impugnação de relevo, mas seria fugaz. E' que se consolidou expressamente o regime, que se vinha processando, da Companhia como exploradora do porto e não apenas constructora de uma doca, ampliando-se aquelle em vez de fazer-se um cáes ou porto concorrente, não distante.

Caracterizou-se tambem esse periodo pelo fallecimento do ultimo dos collaboradores iniciaes J. X. Carvalho de Mendonça; por uma maior agitação do elemento operario, em consequencia de reivindicações sociaes crescentes; pela repercussão dos movimentos revolucionarios de 1930 no paiz e 1932 em São Paulo; pela refutação final e cabal de taxas extorsivas, mais caras do mundo, etc. Mas o traço essencial foi aquelle, a comprehensão, por parte de São Paulo, de que a evolução do porto amadureceu com a confirmação do ponto de vista da Empresa, que era tambem o do interesse do Estado e seu *hinterland.*

Na vida administrativa da Companhia, poucas alterações, fiel á regra de que mudar, só para melhor e assim mesmo em determinadas condições. O espirito de Gaffrée & Guinle presidia ainda, nos successores, ao desenvolvimento da Empresa. Não estava ahi uma das maiores razões do exito desta?

Reformaram-se de novo os estatutos. A primeira vez foi em assembléa geral extraordinaria de 18 de Outubro de 1926. Assim, no artigo 4°, constituiu § 1° a alinea "toda a acção é indivisivel com referencia á Sociedade", passando a ser § 2° o então paragrapho unico. No artigo 5° foi o texto substituido pelo seguinte:

> § 4° — Ao director-presidente competirá:
>
> *a*) representar a sociedade em todas as suas relações com a administração publica e com terceiros; represental-a em juizo nas acções por ella, ou contra ella intentadas; constituir mandatario para fins determinados, que o represente em juizo ou fóra delle, podendo ser nomeado, como tal, qualquer dos directores;
>
> *b*) executar e fazer cumprir as resoluções das assembléas geraes.
>
> § 5° — Ao director-gerente caberá:
>
> *a*) dirigir todos os serviços a cargo da Companhia, quer de trafego quer de construcção;
>
> *b*) representar a Sociedade em suas relações com a administração publica, sem prejuizo de igual funcção concedida ao director-presidente, no § 4°, letra *a*.

§ 6° — As attribuições dos outros directores serão estabelecidas pela directoria.

§ 7° — Cada director caucionará a responsabilidade de sua gestão com (200) duzentas acções.

§ 8° — O director-presidente e o director-gerente serão substituidos nos seus impedimentos temporarios, ou ausencia, pelo director que a directoria designar, sendo permittido, nesses casos, que o director-gerente accumule o cargo de presidente e este o daquelle.

§ 9° — A remuneração dos directores será fixada pela assembléa geral, podendo ser alterada quando convier.

O director-gerente terá uma remuneração especial arbitrada pela Directoria de accôrdo com o Conselho Fiscal, além da que se refere este § 9°. Esta remuneração especial poderá ser modificada do mesmo modo, quando convier.

§ 10° — As acções da Companhia e as debentures por ella emittidas serão assignadas por dois directores indistinctamente.

O artigo 7° foi modificado no sentido de supprimir-se o paragrapho unico, cujo espirito passou a constituir o artigo 10°, com redacção nova. Modificou-se o artigo 9° para o fim de accrescentar as palavras finaes "ou em igual prazo, apresentando certificado de deposito em poder de estabelecimento bancario idoneo, a juizo da Directoria, designando-se os respectivos numeros dessas acções". O artigo 10° passou a determinar que o anno social começaria em 1° de Janeiro e iria até 31 de Dezembro. Aos artigos 11 e 12 substituiram-se os seguintes:

Art. 11 — Continuará a ser constituido o fundo de amortização, na fórma do § 4° do artigo 1° da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, que deverá attingir á somma de cento e cincoenta e cinco mil contos de réis (155.000:000$000), no fim do prazo da concessão, de accôrdo com o que foi deliberado na assembléa geral extraordinaria realizada no dia 30 de Abril de 1923.

Paragrapho unico — Além desse fundo de amortização, que se refere ao capital cuja conta está encerrada, um fundo supplementar será iniciado ao se findar o decennio 1926-1936, sobre o qual a assembléa geral deliberará opportunamente e cuja importancia, no fim do prazo da concessão deverá ser igual á do capital, approvado pelo Governo, que fôr dispendido com a ampliação das installações e obras de melhoramento do porto de Santos, executadas por determinação do Governo, dentro do referido decennio.

Art. 12° — Será criado um fundo de depreciação, especialmente destinado a custear as substituições e reconstrucções, que se tornarem necessarias nas installações da Companhia, em virtude do tempo de uso, ou por serem obsoletas, ou ainda, por terem soffrido damnos extraordinarios não cobertos por seguro.

§ 1° — A quota annual destinada á constituição do fundo de depreciação será calculada pela Directoria, de accôrdo com os principios da boa technica, ouvido o Conselho Fiscal, e sua importancia, que poderá ser modificada quando convier, de conformidade com os ensinamentos da pratica, será debitada á conta de custeio do trafego.

§ 2° — A importancia do fundo de depreciação não excederá de um quarto do capital applicado nas installações e obras de melhoramentos do porto de Santos.

Criou-se um novo artigo 13, preceituando que a Directoria fixaria o dividendo a ser distribuido pelos accionistas, prescriptos em beneficio da Sociedade os não reclamados dentro de cinco annos. E os antigos artigos 11 e 12 passaram a numerar-se 14 e 15. Sobre esta reforma, escreveu a Directoria (Relatorio de 1927):

A deliberação da assembléa geral extraordinaria de 18 de Outubro do anno proximo passado, que alterou diversos artigos dos Estatutos da

nossa Companhia, entrou em execução, logo que foram cumpridas as formalidades legaes do registo e da publicação.

São notaveis os resultados desta reforma, que tornou mais expedito o serviço administrativo e providenciou sobre assumptos urgentes.

Deu-se a segunda reforma dos estatutos em assembléa geral extraordinaria de 22 de Março de 1929, versando sobre modificações nos artigos 4 e 11 e revogação do artigo 12. Em consequencia, os artigos 4 e 11 passaram a ser os seguintes:

Art. 4° — O capital social é de cento e sessenta mil contos de réis (160.000:000$000), dividido em 800.000 acções de duzentos mil réis (200$000) cada uma.

§ 1° — As acções poderão ser ao portador até o limite maximo de 300.000, e uma vez ao portador não poderão ser reconvertidas em nominativas.

§ 2° — Toda a acção é indivisivel em relação á Companhia. Se, porém, pertencer a duas ou mais pessôas, sómente a designada pelos condominos figurará como representante junto á Companhia.

Art. 11° — Continuará a ser constituido o fundo de amortização na fórma do § 4° do artigo 1° da lei n. 1.746, de Outubro de 1869, de accôrdo com o que foi deliberado na Assembléa Geral Extraordinaria, realizada aos 30 de Abril de 1923, e depois da incorporação das despesas com as obras autorizadas pelo Decreto n. 18.284, de 16 de Junho de 1928 e respectivo contracto será para os effeitos da concessão da Companhia encerrada de novo a conta de capital e recalculada a quota necessaria á reconstituição do referido fundo, nos termos das clausulas II e IV do referido Decreto de 1928 e contracto.

Para o effeito desse augmento tomou a Companhia em assembléa geral extraordinaria (22 de Março de 1929) as necessarias medidas, por proposta da Directoria, sobre a emissão dos debentures do emprestimo autorizado pela Assembléa Geral Extraordinaria de 30 de Dezembro de 1927, que em numero de 150.506 não tinham sido ainda emittidos; o emprego das reservas da Companhia, as quaes orçaram em cerca de 24 mil contos de réis; o augmento do capital, no valor de 40 mil contos de réis, dada aos accionistas a preferencia para essa subscripção, tendo para isso de entrar em dinheiro com a importancia de 16.000 contos de réis; subscriptas pelos actuaes accionistas deveriam ser pela Directoria offerecidas ao publico mediante agio equivalente ás negociações na Bolsa, cabendo, porém, áquelles accionistas a somma de 40$000 por acção actual, a qual não sendo reclamada no prazo de cinco annos prescreveria em beneficio das reservas da Companhia.

O fundo de amortização estava, aos 31 de Dezembro de 1934, em réis 5.681:483$000. A renda, por seu lado, chegaria em 1929 ao seu mais alto ponto, para descer depois, readquirindo no fim do decennio, de algum modo, o perdido em 1931 e 1932. E' que occorrera, com a do café, a grande crise geral que, começando em 1929 ia nos annos seguintes estancar o commercio internacional, fazendo cada nação isolar-se o mais possivel. A isso referiu-se a Directoria (Relatorio de 1931):

O anno de 1930 foi de brusca quéda de nossas rendas. A crise, que em Outubro de 1929, se manifestou no commercio do café, repercutiu em todo o paiz e particularmente no Estado de São Paulo, o *hinterland* de nosso porto, aggravada pelo crack de Nova York.

Rompeu-se o equilibrio economico e financeiro e a situação difficil que assim se criou foi ainda aggravada por acontecimentos de ordem politica que agitaram o paiz, culminando no movimento revolucionario de 3 de Outubro.

Dahi decorreram as restricções de credito e a baixa cambial que determinaram a grande reducção observada na importação do estrangeiro e, consequentemente, grande quéda na renda da Companhia, renda que, pela organização de nossas tarifas, depende primordialmente daquella corrente de trafego.

No decennio, esta foi a renda bruta:

1925	50.243:476$114
1926	44.829:439$429
1927	47.715:017$071
1928	51.387:711$460
1929	55.812:500$470
1930	38.311:991$570
1931	35.154:944$592
1932	34.626:542$693
1933	40.873:933$717
1934	41.847:734$918

No pessoal director, administrativo e technico, houve algumas alterações, continuando a prestar novos e velhos seu melhor concurso. Em Santos, Ismael Coelho de Souza, Inspector Geral e os auxiliares, chefes dos departamentos em que se divide a administração, — Antonio Candido Gomes, Victor de Lamare, José Cesario Monteiro Lins, Hans H. Heinzelmann, Aderbal Pougy, Affonso Krug, Edgard Boaventura, o advogado Freire Junior e seu assistente Washington de Almeida. No Rio, o chefe do Escriptorio Mario Monteiro e um grupo de funccionarios não menos dedicados (1).

Na Directoria, sobretudo, grande foi a mutação, por motivo quasi unico de morte. Tomou Oscar Weinschenck o lugar de G. B. Weinschenck (1926). Convidado para Director do Departamento Nacional de Portos e Navegação, materia em que já era longa e cabal sua competencia (1931), afastou-se da Directoria, a ella voltando em 1934 (2). Eleito em 1926, na vaga de Osorio de Almeida, falleceu Alberto de Faria em 1932, sendo substituido por Alvaro de Carvalho (1932), morto pouco depois e substituido por Linneu de Paula Machado (1934). Tendo-

---

(1) Lê-se no ultimo Relatorio da Directoria (15 de Abril de 1935): "Com grande prazer deixamos aqui assignalados os bons serviços, a dedicação e efficiencia dos esforços de nosso Inspector Geral, Doutor Ismael Coelho de Souza, e de seus dignos auxiliares, entre os quaes citaremos os chefes dos Departamentos em que se divide a administração em Santos, o Sr. Antonio Candido Gomes, e os Srs. Drs. Victor de Lamare, Hans Luiz Heinzelmann, Antonio Freire e Edgardo Boaventura, e assim tambem, o Dr. Washington de Almeida, nosso advogado naquella cidade. Do mesmo modo, nos é grato mencionar que foram dignos de nosso especial apreço, os serviços e dedicados esforços do Sr. Mario Monteiro, Chefe do Escriptorio Central." Mario Monteiro que servira á Empresa durante mais de 30 annos falleceria, com pezar geral, no fim desse anno, aos 22 de Novembro de 1935.

(2) "Na assembléa ordinaria realizada a 30 de Abril de 1931, tivemos a opportunidade de vos communicar que, attendendo ao convite que lhe dirigiu o Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, nosso Director-Gerente, Dr. Oscar Weinschenck, se viu na contingencia de acceitar o cargo de Director do Departamento Nacional de Portos e Navegação, para o qual foi nomeado em 10 de Abril de 1931. Não quiz a Directoria acceder ao pedido de demissão que aquelle Director lhe dirigiu e resolveu licencial-o, apenas, tendo esse seu acto sido approvado por vós. Em 30 de Julho do anno proximo findo, tendo renunciado o mandato á Assembléa Nacional Constituinte e tendo obtido a exoneração que pediu do cargo de Director do Departamento Nacional de Portos e Navegação, o Director Oscar Weinschenck reassumiu o posto de Director-Gerente da Companhia, de que se achava licenciado desde 10 de Abril de 1931, conforme dissemos acima". Relatorio da Directoria, 1935.

se retirado Jorge Street, occupou Carlos Guinle (3) sua vaga (1928). Com o trespasse de J. X. Carvalho de Mendonça, substituio-o na Directoria Raul Fernandes (1930) (4), o qual, nomeado Consultor Geral da Republica (1933), se afastou (5); e, eleito depois deputado federal, renunciou seu logar (1935); de modo que a Directoria, em 1935, é de Guilherme Guinle, Presidente, Oscar Weinschenck, director-gerente, Carlos Guinle, Linneu de Paula Machado e Octavio Pedro dos Santos.

Do Conselho Fiscal, falleceu em 1926 Deodato Cesino Villela dos Santos, sendo substituido por Paulo Ottoni de Castro Maya (6). Fallecido este em 1928, bem como Julio Miguel de Freitas, foram substituidos pelos supplentes Alfredo Ferreira Chaves e Manoel P. Miranda Montenegro (7). Para supplentes foram escolhidos (1930) Eduardo Pederneiras e Octavio Pedro dos Santos. Morto em 1933, Paulo de Frontin foi substituido por Octavio Pedro dos Santos; e em 1932 João Freire Junior, advogado da Companhia em Santos, ali foi substituido por seu assessor Washington de Almeida (8). Fallecido por sua vez, em 1933, foi

---

(3) "Passou-se á segunda parte da ordem do dia, tendo o Sr. Presidente convidado o Sr. 2º Secretario a ler a acta da reunião da Directoria realizada aos 18 de Janeiro deste anno, donde constavam os motivos da renuncia do Director, Sr. Dr. Jorge Street e as razões que a levaram a acceitar essa resolução do prestigioso amigo, a quem a Companhia muitos agradecimentos deve pela sua collaboração durante largo periodo de tempo. Procedida a leitura da referida acta, consultou o Sr. Presidente a Assembléa se com os seus termos se achava de accordo. Foi a deliberação da Directoria approvada por unanimidade, não tendo votado os Directores. Em seguida o Sr. Presidente annunciou que se ia proceder á eleição de um Director, para substituir o resignatario e pelo tempo deste. Recolhidas as cedulas, verificou-se ter sido eleito, por unanimidade, o Sr. Doutor Carlos Guinle. Este accionista, achando-se presente, agradeceu a confiança nelle depositada, sendo logo empossado pelo Sr. Presidente". Assembléa geral de 30 de Abril de 1928.

(4) "Para substituir nosso inesquecivel companheiro de Directoria, foi convidado o Dr. Raul Fernandes, que desde 1924, vinha prestando a esta Companhia os mais assignalados serviços e que nos ultimos annos concordou em acceitar o cargo de nosso advogado, quando o Dr. Carvalho de Mendonça, minado pela molestia que encurtou seus dias, já não podia exercer aquella funcção, sem sacrificio. O Dr. Raul Fernandes acceitou o convite que lhe dirigimos e assumiu o cargo de Director no dia 1º de Novembro do anno proximo findo, cargo que occupará até á primeira reunião, quando tereis que eleger a Directoria, cujo mandato está a terminar". Relatorio da Directoria, 1931.

(5) "Attendendo á solicitação do Governo Federal, nosso Director, Dr. Raul Fernandes, acceitou o cargo de Consultor Geral da Republica, para o qual foi nomeado em 15 de Fevereiro do anno passado. Por esse motivo foi licenciado nesta Directoria, em que reassumiu seu posto a 16 de Novembro ultimo, por ter sido exonerado daquelle cargo". Relatorio da Directoria, 1933.

(6) "Temos a lamentar o fallecimento do nosso prezado amigo, Dr. Deodato Cesino Villela dos Santos, membro do Conselho Fiscal, aos 2 de Novembro do anno findo. Eleito supplente deste Conselho em 1922 e 1924, servira neste ultimo anno em substituição ao Conselheiro Luiz Martins do Amaral, tendo sido eleito membro effectivo deste Conselho nos annos de 1925 e 1926. Prestou este amigo bons serviços á nossa Companhia e manifestamos aqui o nosso grande pesar e as nossas saudades". Relatorio da Directoria, 1927.

(7) "Durante o anno proximo passado perdemos dois distintos companheiros, membros do Conselho Fiscal, o Commendador Julio Miguel de Freitas, fallecido aos 20 de Junho, e o Dr. Paulo Ottoni de Castro Maya, fallecido aos 3 de Dezembro. Ambos prestaram relevantes serviços á nossa Companhia, sendo o primeiro eleito em 1923 para supplente daquelle Conselho e em 1926 para membro effectivo e o segundo eleito supplente em 1924 e effectivo em 1927. A esses distintos amigos as nossas saudosas recordações". Relatorio da Directoria, 1929.

(8) "Do mesmo modo, temos a lastimar o fallecimento occorrido em 6 de Setembro do anno passado, em Santos, do Dr. João Nepomuceno Freire Junior, que por longos annos vinha exercendo com grande proficiencia e dedicação, o lugar de advogado desta Companhia naquella cidade. A' memoria desse amigo dedicado rendemos o preito da nossa saudade". Relatorio da Directoria, 1933.

M. P. de Miranda Montenegro (9) substituido por Americo de Almeida Guimarães, tendo sido eleitos supplentes em 1934, além de Eduardo V. Pederneiras, Alvaro Werneck e Raymundo Ottoni de Castro Maya, em exercicio os tres em 1935.

Não foi sem magua que a Empresa vio partir esses bons companheiros.

Do primeiro, Alberto de Faria, já ficou nestas paginas o activo de serviços. Bem é certo que, Director, não foram elles do feitio combativo que prestou como simples accionista; mas o tempo, as circumstancias eram outras e o mal que o levou já não lhe permittiria aquella actividade, se tivesse que renoval-a. A Directoria assim se expressou no seu Relatorio de 1932:

> A Companhia Docas de Santos deve um preito de reconhecimento á memoria do Dr. Alberto de Faria pelos valiosos serviços delle recebidos durante muitos annos. Alguns desses serviços, e dos mais valiosos, remontam ao tempo em que elle não era ainda Director, mas simples accionista, quando na defesa de importantes interesses sociaes empenhou os seus grandes dotes de polemista vigoroso, sahindo a campo, para enfrentar uma campanha injusta contra direitos irrefragaveis da Companhia.
>
> Foram serviços, esses, de notoriedade publica e que concorreram para a sua entrada para o quadro dos Directores, ao qual o Dr. Alberto de Faria trouxe o prestigio de um talento brilhante e de um caracter do melhor quilate.
>
> O valor da sua assistencia diaria na tarefa de Directoria, não podia ter, por sua propria natureza, a mesma notoriedade. Só os seus collegas podem testemunhar sobre esse valor e queremos consignar aqui todo o apreço que nos mereciam os seus conselhos judiciosos, a admiração que nos causava a sua assiduidade e constancia mesmo no decurso e até ás ultimas etapas da cruel enfermidade a que elle sucumbio, a dedicação com que em todas as occasiões elle nos trouxe o valioso auxilio da sua longa experiencia dos homens e dos negocios.

Pela primeira vez, na Directoria, entrou um paulista, Alvaro de Carvalho. Era dos melhores, com grandes serviços á Republica e ao seu Estado natal. Conhecendo os homens, dotado de um grande espirito de conciliação, fôra de desejar que escolha, como essa, tivesse occorrido antes; e se não se fez, deve-se certamente á defensiva em que ficaram perennemente os constructores do cáes. A presença de Alvaro de Carvalho foi infelizmente curta, pois que, exilado em consequencia dos acontecimentos de 1932 no seu Estado, falleceu longe do Brasil que tinha tanto no coração e no pensamento. A Directoria rendeu-lhe o preito de sua saudade nestas palavras (Relatorio de 1934):

> Como é do vosso conhecimento, em 23 de Abril de 1933, occorreu o fallecimento do seu Director Dr. Alvaro Augusto da Costa Carvalho.
>
> O companheiro que se rendeu á lei fatal, prestou inestimaveis serviços na Directoria da Companhia, a cujos trabalhos elle trouxe o efficaz auxilio de sua illimitada dedicação e de seus prudentes conselhos, inspirados por sua intelligencia esclarecida e disciplinada.
>
> Se grande, muito grande foi o vasio que cavou a morte no meio dos amigos, que o veneravam com affecto, não menor foi a consternação dos

---

(9) "Do mesmo modo, temos a lastimar o fallecimento occorrido em 25 de Agosto do anno findo, do Sr. Commendador Manoel Pinto de Miranda Montenegro, que desde 1927 vinha exercendo o cargo de membro do Conselho Fiscal da nossa Companhia. A' memoria desse amigo dedicado, rendemos o preito da saudade". Relatorio da Directoria, 1934.

seus companheiros na administração desta Companhia, vendo-se privados da sua collaboração sempre util e proveitosa (10).

Veterano da Companhia desde os primeiros tempos, não lhe deu Paulo de Frontin menos sua assistencia no Conselho Fiscal, de onde não sahiu pelas multiplas actividades que exercia. Sabio, opportuno, foi sempre seu aviso ali. Engenheiro dos maiores que tivemos, notavel homem publico, não é deste livro, limitado á historia da Companhia Docas de Santos, sua biographia. Delle disse a Directoria (Relatorio de 1933):

> Cumpre-nos assignalar a immensa dôr que nos trouxe o fallecimento do grande brasileiro Dr. André Gustavo Paulo de Frontin, occorrido aos 15 dias do mez de Fevereiro ultimo.
>
> Desde a fundação da Companhia Docas de Santos, o illustre extincto fazia parte do seu Conselho Fiscal.
>
> Bem conheceis a proeminente figura que como technico, administrador, parlamentar, professor e industrial, representou o benemerito compatriota no nosso meio social, e, particularmente, a sua acção no Conselho Fiscal da nossa Companhia.

Fallecido, por sua vez, Ulrico Mursa, o grande auxiliar de Weinschenck na construcção do cáes de Santos (1934), sobre elle falou tambem a Directoria (Relatorio de 1935):

> A Companhia Docas de Santos deve um preito de reconhecimento á memoria do Dr. Ulrico de Souza Mursa, pelos valiosos serviços delle recebidos durante longos annos, com honradez, dedicação infatigavel e diligencia pouco commum.
>
> Por occasião do seu passamento, rendemos á memoria do Dr. Ulrico de Souza Mursa, as devidas homenagens e suffragios em nome da Companhia e em nosso proprio nome, e nesta resenha do anno transcorrido queremos deixar a expressão de profunda saudade e da mais viva gratidão com que nos recordamos do amigo e collaborador desapparecido.

Nenhuma dessas perdas, porém, por maiores que fossem, igual á de J. X. Carvalho de Mendonça, occorrida a 20 de Outubro de 1930. Ainda bem que a successão recahia em hombros sobradamente capazes, Raul Fernandes. Escreveu a Directoria (Relatorio de 1931):

> Como é do vosso conhecimento, em 20 de Outubro do anno proximo passado, a Companhia soffreu profunda perda com o fallecimento do Director Dr. José Xavier Carvalho de Mendonça. Devemos consignar aqui a expressão do nosso immenso pezar pelo desapparecimento desse devotadissimo amigo, e da gratidão imorredoura pelos valiosissimos e desinteressados serviços por elle prestados á Companhia durante qua-

---

(10) Sobre a escolha escreveu-se em São Paulo: "E — rara coincidencia — ha grandes pontos de contacto entre os dois brasileiros illustres, o Embaixador que biographou Mauá e fixou toda a grandeza do genio esquecido e o ex-senador subtil e intelligentissimo que liderou a politica paulista numa hora de triumphos para nós e onde cada victoria era obtida á custa de esforços formidaveis que revelaram o talento vigoroso e agilissimo e o poder de seducção desse homem que mais parecia um diplomata elegante sceptico do que um energico conductor de vontade e coordenador de corrente. Para a grande Empresa — a maior das empresas brasileiras — a quem tanto deve a nossa economia, foi esplendida a acquisição e para São Paulo é alviçareira a noticia que gentilmente nos envia o Sr. Dr. Ismael de Souza, porque dentro da Companhia Docas, como nos conselhos politicos da Republica, o notavel paulista saberá trabalhar pela sua terra". *Diario da Manhã*, São Paulo, 7 de Maio de 1932.

renta annos, a principio como seu advogado na cidade de Santos e, a partir de 1906, como director.

No exercicio dessas funcções o Dr. Carvalho de Mendonça deu á Companhia o inapreciavel concurso do seu grande saber, assim como de sua brilhante e solida reputação, alicerçada em caracter adamantino, vontade inflexivel e infatigavel operosidade. O esmero, proficiencia e vigilancia que elle pôz sempre no estudo e preparo dos actos juridicos e contractos da Companhia, proporcionaram a esta as armas com que ella sustentou e venceu importantes pleitos, alguns de importancia vital.

Mais:

Tão grande lacuna, como a aberta no seio da Directoria pelo seu fallecimento, é, em toda a força da expressão, impreenchivel. O mais que podemos fazer é nos inspirarmos nos seus exemplos e nos approximarmos — sem jámais attingil-o — do prototypo, que elle encarnou tão soberbamente, do paladino forte, destemeroso e ao mesmo tempo prudente.

As excepcionaes homenagens prestadas á memoria do insigne jurisconsulto pelas autoridades, pelos tribunaes, pelas Faculdades de Direito, pelas corporações de advogados e pela imprensa, foram para nós motivo de secreto orgulho, mas ao mesmo tempo nos deram a medida da perda soffrida pela Companhia Docas de Santos.

A Directoria se associou a todas as demonstrações de pezar pelo lutuoso acontecimento e está certa de que bem traduz os sentimentos dos senhores accionistas rememorando neste relatorio os grandes meritos e serviços do seu saudoso Director-Juridico, e deixando aqui uma palavra de profunda saudade pelo incomparavel amigo de todos os tempos.

Na verdade, o vulto juridico era summo, e o testemunhou o Brasil inteiro, máu grado o momento de lucta civil porque passava (3-24 de Outubro de 1930). Grandes nomes do fôro teve a Companhia para amparar-se, — Ferreira Vianna, Carlos de Carvalho, Visconde de Ouro Preto, Lafayette, Costa Barradas, Clovis Bevilaqua, Pires Brandão, Raul Fernandes. Mas o constante, o maior nella, foi J. X. Carvalho de Mendonça. Tratadista acatado aqui e no estrangeiro, com uma obra consideravel sobretudo em direito commercial, bastava sua só assistencia á Companhia Docas de Santos para lhe dar renome. A este respeito, sua acção, campara-se, no terreno juridico, a de Guilherme B. Weinschenck no technico ou, ainda, á de Candido Caffrée e Eduardo P. Guinle na parte constructiva e financeira.

Nos cento e tantos folhetos e livros sobre a Companhia, — discursos parlamentares, razões juridicas, polemicas de ordem diversa, relatorios, — avultam os de J. X. Carvalho de Mendonça, alguns dos quaes verdadeiras monographias sobre os assumptos em que foi chamado a opinar. Da redacção dos contractos ás mais relevantes questões judiciarias, sua assistencia foi constante, esclarecida, dedicadissima. Nas paginas atraz ficou resenha de cada uma dellas, — desde a segunda grande campanha, a da Alfandega de São Paulo, até á maior, da exhibição de livros, passando pela mais tenaz e de não menos relevo, das capatazias, ou pela do direito exclusivo no porto, para não dizer de outras de menor repercussão publica, como a de terrenos de marinhas, executivos fiscaes e outros processos judiciaes em que figurou.

Em todas, fôra vencedor seu ponto de vista; e na ultima, das capatazias, em que alta andou a celeuma (de seu temperamento ficou exemplo na sessão memoravel do maior tribunal do paiz, quando se doeu que lhe citassem truncadamente ou mal a lição de professor, perdendo, de facto, uma questão que, de direito, só podia resolver-se de accôrdo com o seu articulado) viveu bastante para testemu-

nhar, duas semanas antes de fechar os olhos, a mais completa das reivindicações numa sentença unanime do Supremo Tribunal Federal.

A Companhia Docas de Santos passou livre entre as sete grandes offensivas que soffreu, por muitas razões, cada qual examinada no correr desta longa exposição. Mas uma das maiores, já se disse e vae repetido, estava na estructura juridica em que se baseou. E essa foi sobretudo obra de J. X. Carvalho de Mendonça.

CAPITULO LXXV

REIVINDICAÇÕES PROLETARIAS

Quanto aos seus operarios, a Empresa teve uma parede, entre 1926 e 1935, a quinta desde a construcção do caes; viu debatida a questão da estiva, de que veio praticamente a abrir mão; inaugurou as reformas instituidas, desde 1930, sobre ferias annuaes, caixa de aposentadorias e pensões; e construiu um ambulatorio com outras medidas de bem estar social (11).

Funccionando provisoriamente, a principio, no saguão central do edificio velho da Alfandega de Santos, passou depois o ambulatorio a ter séde em predio proprio, doação, na sua maior parte, de Samuel Ribeiro e D. Heloisa Guinle Ribeiro. Privativo ao pessoal da Empresa, elle estendeu-se depois a toda a população necessitada da cidade. Agradeceu-o o Vice-Prefeito da cidade ao Presidente da Companhia que lhe havia communicado a inauguração (9 de Outubro de 1926):

> Cumpre-me agradecer a participação de V. S. certo de que relevantes serão os serviços que prestará esse ambulatorio á população desta cidade, visto como essa Companhia resolveu tornar extensivos os beneficios dispensados aos seus operarios a todos que delles tiverem necessidade.
>
> Em nome do Municipio de Santos, que tenho a honra de representar, venho apresentar a V. S. sinceros agradecimentos por mais esse grande beneficio prestado á humanidade, que saberá conservar a lembrança daquelles cujos nomes prendem-se a essa util instituição.

Logo depois esse serviço ampliou-se, remodelando-se o departamento medico, que, como o ambulatorio, se estendeu tambem ao pessoal de Itatinga, tudo mantido pela Empresa com cerca de mil doentes attendidos diariamente. Assim noticiou a Directoria a inauguração da nova séde (Relatorio de 1931):

> Na area do terreno de dois predios situados na praça da Republica, um, o maior, doado á Companhia pelo Dr. Samuel Ribeiro e sua Exma. Esposa, e o outro que adquirimos em bôas condições, foi construido o novo edificio para o ambulatorio, attendendo a todas as exigencias technicas e dotado com installações as mais modernas para o fim a que se destinava.

---

(11) "Na reunião de hontem, fazendo uso da palavra, o Dr. Ismael de Souza, dando todo o apoio á Associação que acaba de surgir, declarou que o Dr. Guilherme Guinle, em nome da Companhia Docas de Santos, offereceria um dos pavilhões a ser levantados em Juquery, offerecimento esse, como se vê, dos mais valiosos e que encerra um gesto louvavel.

"Acceito esse offerecimento, foi approvada, por unanimidade, uma proposta concedendo á Companhia Docas de Santos e ao Dr. Guilherme Guinle, o titulo de socios benemeritos da Associação Santista de Assistencia aos Insanos." *A Tribuna*, Santos, 31 de Dezembro de 1930.

Em 13 de Maio do anno proximo findo, pudemos inaugurar as novas installação do ambulatorio, mudando-o do antigo edificio da Alfandega, onde provisoriamente funccionava desde 1926.

O ambulatorio tem merecido grandes elogios de todos quantos o têm visitado, especialmente de medicos nacionaes e estrangeiros que o tem percorrido com vivas demonstrações de interesse.

A frequencia dos que ali vão procurar tratamento cresce continuamente e muito animadores têm sido os resultados que se vêm obtendo naquelle posto de regeneração da raça (12).

Visitando o ambulatorio o Sr. Fahrencamps, de Stuttgart (Allemanha), na exposição do Director Geral "mostrou-se optimamente impressionado por tudo quanto viu e muito principalmente pela organização dos serviços internos e de estatistica, affirmando ser preciso que muitos medicos allemães conhecessem uma organização tão methodica de combate á syphilis e molestias venereas". Escreveu a Directoria (Relatorio, 1934):

Continúa em pleno e efficiente funccionamento o Ambulatorio que a Companhia mantem e que vem prestando os mais assignalados serviços a nosso pessoal e a todos os que, desamparados de recursos, necessitam do tratamento que alli encontram.

A frequencia tem crescido sempre e muito satisfactorios se mostram os resultadso conseguidos, dos quaes cumpre salientar o constatado pelos medicos das secções de crianças, que relatam não apparecerem mais casos graves de syphilis, em suas secções, "em que se viam criancinhas recem-natas, ou de poucos mezes de vida, com lesões graves e extensas, como *pemphigo syphilide*, etc., algumas em estado grave, que nem podiam esperar a acção benefica da medicação especifica".

Só a obtenção deste resultado, indice da acção do Ambulatorio sobre a população da cidade, é grande conforto e compensa os trabalhos e despesas que sua manutenção traz a esta Companhia.

O Ambulatorio tem merecido grandes elogios de todos quantos o têm visitado, especialmente de medicos nacionaes e estrangeiros, cumprindo destacar a vista feita, no anno proximo passado, pelo professor Carlos Chagas, que deixou consignada a optima impressão recebida dos serviços que percorreu (13).

---

(12) Teve o Director da Escola de Aprendizes Marinheiros de São Paulo, com séde em Santos, ao passar o commando da Escola, estas referencias: "Tambem logrou o Dr. Gastão Ayres interessar a Fundação Gaffrée e Guinle, de Santos, no tratamento anti-syphilitico dos aprendizes. Obteve para isso do Director, Dr. Edgardo Boaventura, que fosse realizada a reacção de Wassermann em todos os aprendizes. Êsse serviço acha-se em plena execução. Cada aprendiz é submettido a um exame de sangue; sendo positivo o seu resultado, entra logo em tratamento, provendo a Fundação todos os medicamentos, inclusive injecções de 914. Sendo negativo, soffre applicação de uma dose branda de 914, e alguns dias após é submettido a novo exame de sangue, cujo resultado é então considerado definitivo. Já 75 aprendizes passaram por esse processo, tendo havido 14 casos positivos.

"Considero da maior importancia o serviço que, com a melhor boa vontade, nos vem prestando a Fundação Gaffrée-Guinle, convindo não perder de vista o alto preço por que sahem esses exames e os medicamentos empregados no tratamento. Assim a iniciativa do medico da Escola merece uma referencia especial, e ao Director de tão philantropica instituição fica a Escola a dever serviço de elevado alcance patriotico." *Officio* ao Dr. Edgard Boaventura, Director do Ambulatorio, 17 de Outubro de 1930.

(13) "Ainda não ha muito tivemos a opportunidade de testemunhar o cuidado que a Companhia Docas dispensa aos seus empregados, patrocinando a bella instituição da "Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Docas de Santos", com um completo serviço ambulatorio, de consultas, assistencia medica e auxilios e ainda mais bella organização escolar para os filhos dos empregados e operarios daquella Empresa.

"A instituição do Ambulatorio Gaffrée-Guinle, da iniciativa daquella Empresa, é outro monumento que attesta o superior criterio com que os seus dignos e probos dirigentes assistem aos seus leaes servidores, confirmando o conceito da ausencia de qualquer par-

Ilha de Barnabé. Installação para inflamaveis (1931)

Pioneira na construcção e administração de nossos portos, a Empresa já vimos tambem que o foi na campanha contra a malaria no Itatinga. Reivindicou esse papel Carlos Chagas durante o decennio em estudo, pouco tempo antes de morrer. Foi não só a primeira companha no Brasil, como aquella em que Carlos Chagas assentou doutrina, depois adoptada universalmente. Assim:

> A primeira campanha contra a malária no Brasil foi instituida pela Companhia Docas de Santos em Itatinga, nas margens do rio Itapanhaum, e por nós dirigida. Ahi tivemos opportunidade de aproveitar, no combate a essa doença, principios scientificos seguros, orientando as providencias sanitarias pelo conhecimento exacto dos factores epidemiológicos, por nós cuidadosamente reconhecidos. E' de interesse assignalar haver sido nessa campanha, em 1905, que realizámos as observações epidemiologicas e os trabalhos experimentaes iniciaes, relativa ás relações entre os domicilios humanos e o contagio da malaria, sendo então formulada a doutrina fundamental, antes referida.

Descrevendo os resultados:

> De inicio utilizamos, em Itatinga, o methodo da quininização preventiva, mas bem depressa verificámos as difficuldades de sua applicação, quanto ainda a precariedade de seus resultados, voltando então demorada attenção para as condições do contagio e atinando com a importancia maxima dos mosquitos domiciliarios. Instituimos, assim orientado, o expurgo systematico, de 8 em 8 dias, dos barracões que serviam de residencia aos operarios e por esse processo conseguimos resultados verdadeiramente surprehendentes, traduzidos na baixa immediata e rapido desapparecimento dos casos de primeira infecção. Em verdade, a execução do processo não offerecia, no caso, maiores difficuldades, porquanto os operarios, em numero approximado de 3.000, achavam-se distribuidos em 2 grandes grupos e habitavam barracões agglomerados, o que tornava possivel a applicação simultanea do expurgo em todos os barracões de cada um dos grupos. Realizamos, préviamente, a defesa mecanica, por meio de télas metallicas nas janellas e de tambores nas entradas de todos os barracões, o que não impedia, entretanto, que verificassemos a presença constante, no interior delles, de anophelineos; mas, pelos expurgos semanaes, destruiamos os mosquitos, acaso infectados e assim impediamos que nelles se completasse o cicio exogeno do hematozoário.

Concluindo:

> Quando iniciámos essa campanha, o numero diario de casos de palludismo, que baixavam aos hospitaes, oscillava entre 80 a 100, ahi comprehendidos os casos de primeira infecção e as recidivas. Ora, um mez decorrido após havermos iniciado o expurgo domiciliario, os casos de infecção aguda haviam cahido á cifra minima, e, 3 mezes depois, as primeiras infecções haviam desapparecido por completo, só se observando casos de recahida, estes muito raros, porque realizavamos o tratamento especifico de todos os individuos reconhecidamente infectados.
>
> Nessa campanha, effectiva no transcurso de 5 mezes, adquirimos a convicção segura da alta valia do expurgo domiciliario periodico na lucta contra a malaria, e de tão salientes resultados, traduzidos

---

cella de egoismo e oppressão por parte da importante Empresa, por muitos titulos credora da benemerencia não só dos seus empregados como da população de Santos, pela collaboração efficiente daquella, no progresso auspicioso da nossa vida urbana". *Folha de Santos*, 26 de Junho de 1930.

em curva epidemica impressionante, haveria que retirar conclusões de generalidade, aproveitaveis a novas directrizes da prophylaxia dessa doença. Aliás o trabalho de Oswaldo Cruz, publicado no livro de Ronald Ross — "Prevention of Malaria", 1910 — assignala pela primeira vez, o conceito epidemiologico resultante da observação brasileira e refere o methodo do expurgo domiciliario como dos mais efficazes, não raro o unico exequivel, na lucta contra o paludismo (14).

Estabelecidas as ferias annuaes de 15 dias pelos decretos ns. 19.808 e 21.176, respectivamente, de 28 de Março de 1931 e 21 Março de 1932, resolveu concedel-as desde logo a Companhia aos seus empregados (assembléa de 30 de Abril de 1932). A primeira turma a entrar em ferias (9 de Maio de 1932) foi de 436 homens, de todos os misteres e eram numerosos: empregados de escriptorio e de armazens; trabalhadores de turmas e de armazens; policias; vigias e zeladores; continuos e serventes; operarios das officinas de mecanica, de electricidade e carpintaria; motoristas; machinistas e foguistas; pedreiros, calceteiros e serventes; manobreiros; mestres; machinistas; foguistas, marinheiros das embarcações e da central de electricidade; motorneiros de guindastes electricos; guincheiros das pontes rolantes dos guindastes; trabalhadores das construcções, officinas e linhas ferreas; auxiliares do ambulatorio. A imprensa local noticiou a realização de uma promessa feita, rematando o *Jornal do Noite* (9 de Maio de 1932):

> Por constituirem esses auxiliares da Companhia as primeiras turmas que entram em ferias, vão ser batidas varias chapas photographicas dos differentes grupos nas secções em que elles prestam suas actividades.
>
> Assim, os auxiliares dessa Empresa, após um anno de serviço, terão o repouso que tanto necessitam. Resta agora que aproveitem esse tempo se refazendo dos esforços mentaes e physicos que despenderem ao serviço da Companhia, procurando especialmente lugares onde o socego e o clima sejam o melhor tonico que possam elles adquirir para o seu organismo e cerebro (15).

Por seu lado havia a *Tribuna* local estampado a communicação do Inspector Geral da Companhia (30 de Abril de 1932):

> A Directoria da Companhia Docas de Santos resolveu, em commemoração á data de amanhã, consagrada ao Dia do Trabalho, conceder 15 dias de ferias a todo o pessoal que nella está actualmente trabalhando.
>
> Assim antecipa a Companhia, attendendo ao pedido de seu pessoal, a execução da Lei de Ferias. Já nos principios de Maio, devem entrar em ferias as primeiras turmas de seu pessoal de todas as categorias.

Instituida, por sua vez, a legislação sobre caixa de aposentadorias e pensões pelo decreto n. 20.465, de 1 de Outubro de 1931, foi ella logo depois cria-

---

(14) Professor Carlos Chagas — *Lucta contra a Malaria,* Conferencia realizada em Abril de 1933 no Nucleo Colonial São Bento. *Jornal do Commercio,* de 26 de Agosto de 1934. Vêr Carlos Chagas, *Discursos e Conferencias,* obra posthuma editada por um grupo de amigos. Freitas Bastos & Co. Rio de Janeiro, 1935.

(15) Consultou a Companhia ao Ministerio do Trabalho sobre a modalidade da concessão de ferias, pois estando a encerrar-se o prazo a 7 de Outubro do referido anno e sendo estas concedidas de uma só vez, poderia isso desorganizar os serviço. Foi resposta (23 de Abril de 1933) que era facultada a concessão parcellada, em periodos não inferiores a tres dias, dependendo da conveniencia da Empresa a época e a forma. Não procedia, porém, a allegação de desorganização "porquanto, devido á perturbação da ordem em São Paulo, o porto de Santos está bloqueado e portanto paralysado o movimento das Docas". *Diario Official,* 13 de Maio de 1933.

da na Companhia. Tendo em 1932 um patrimonio de 9.203:554$892, a Caixa de Aposentadorias e Pensões já tinha elevado a 31 de Dezembro de 1934 esse patrimonio a 13.369:661$231.

Não mereceu menos cuidado a construcção, em consequencia, de villas para os operarios, para o que pediu a mesma Caixa a necessaria autorização ao Conselho Nacional de Trabalho (17 de Janeiro de 1931). Tratava-se do primeiro grupo de cem casas. Nas de sua propriedade, a Empresa alojava gratuitamente o pessoal que podia. Mas cumpria enfrentar um conjuncto de problemas em bem da saude do trabalhador. Esta carta do Inspector Geral Ismael de Souza, na qualidade de Presidente da Caixa, a um jornal local, esclarecia o assumpto. (*A Tribuna,* Santos, 23 de Maio de 1932):

> Li no numero de 18 do corrente da sua apreciada *Tribuna,* um artigo interessante sobre construcção de casas para operarios, que poderia ser levada a effeito pela Companhia Docas.
>
> E' com prazer que venho trazer ao seu conhecimento que esta Companhia está ha muito no mesmo ponto de vista do artigo de hoje.
>
> De facto, em 1913, chegou ella a estudar os planos de uma grande villa para seu pessoal, cujo plano e orçamento foi apresentado ao Governo. Essa villa seria construida nos terrenos adjacentes aos nossos armazens, mas não teve solução. Em virtude, porém da necessidade do terreno para desenvolvimento do porto, foi alterado tal plano.
>
> Em 1927, quando esta Companhia organizava o plano geral de melhoramentos a introduzir-se no porto, incluiu ella o projecto de construcção de um primeiro grupo de 72 residencias para seu pessoal e que deveria ser localizado aqui proximo ás nossas officinas. Infelizmente, o Governo não approvou a medida lembrada.
>
> Agora, com a criação das Caixas de Aposentadorias, permittiu a lei, que as regula, que fossem construidas casas para os seus associados. Immediatamente foram estudados os planos para a construcção de taes casas, que ainda de accôrdo com a lei podem ser até vendidas a cada um dos empregados da Companhia.

Os planos e orçamentos haviam sido feitos pela Empresa para a Caixa; esta os remetteu a quem de direito:

> Todo o estudo, com as plantas, foi enviado em 17 de Janeiro de 1931, ao Conselho Nacional do Trabalho, pedindo autorização para construcção de pelo menos 100 casas, mas, infelizmente, até hoje, apesar de nossos pedidos escriptos e verbaes, nada foi decidido, continuamos a esperar.
>
> Como vê o prezado amigo o assumpto é daquelles que me prendem continuadamente a attenção, porque apesar da Companhia fornecer gratuitamente habitação a seus empregados, nas casas que possue, devemos pensar em dar-lhe solução melhor, dando aos que trabalham uma casa saudavel, onde com sua familia possam repousar hygienicamente do trabalho de cada dia.
>
> Elevar o *standard* da vida domestica do nosso povo, eis ahi um problema interessante a ser resolvido por todos quantos amam a terra e a gente do Brasil.

Periodo de reivindicações operarias, o que se abriu em 1930 iria suscitar grandes esperanças e provocar fundas desillusões. O movimento de syndicalização foi o eixo de tudo. Promoveu-o o Governo Provisorio em grandes linhas, de um jacto, quando talvez não estivesse o paiz maduro para alguns problemas delle e outros se desaconselhassem totalmente. Reagindo por um esforço instinctivo contra algumas dessas reformas, era natural que as companhia exploradoras de serviços se vissem na berlinda. Teve tambem seu apogeu a propa-

ganda libertaria de importação, com a linguagem á moda russa, — lucta contra o chamado imperialismo, predominio de uma classe sobre as outras, guerra ao latifundio, á burguezia, a toda a ordem social vigente. Na Companhia Docas de Santos, typo nacional do capitalismo aos olhos desses agitadores, a repercussão foi relativamente pequena. Mas não deixou de haver certas asperezas, quando, terminadas as obras de ampliação iniciadas nesse periodo, teve a Companhia de dispensar parte do pessoal nellas empregado, entrar em lucta por causa da estiva (1930) ou fazer frente á parede do pessoal. E' de notar que, durante todo o periodo da guerra, quando quasi se paralyzou o movimento do porto, a Companhia não reduziu seu pessoal.

Despedidos aquelles operarios, pelo motivo exposto, exigiu a Federação Syndical de Santos, recem-criada, que lhes fosse feito o pagamento das ferias em atrazo, mais 30 dias de indemnização aos que não tivessem tido aviso previo e devolução das quantias descontadas para a Caixa de Aposentadorias e Pensões. Batalhando pela Frente Unica proletaria, o manifesto da Federação Syndical declarava não estar nem com este com aquelle partido politico, pugnando pelas reivindicações operarias e pondo-se em guarda contra os profissionaes da politica: "As nuvens carregadas despontam no horizonte. A Docas despede cerca de mil operarios; a taxa de 2 % ouro no porto diminuirá o movimento de importação; as construcções cada dia diminuem os ordenados; os ferroviarios não são attendidos nos descontos para a Caixa de Aposentadorias; os trabalhadores em café luctam desesperadamente para controlarem o serviço e a tabella..." Concluindo (*Diario da Manhã*, Santos 6 de Março de 1932):

> Não temos côr politica nem preconceitos de nacionalidade. Não fazemos a politica de uns nem de outros.
>
> Nosso objectivo é luctar pela melhoria das condições de vida de todos os trabalhadores, homens, mulhers e crianças.
>
> Acceitamos todos os companheiros de boa vontade que quizerem vir reerguer e fortalecer nossa Federação.
>
> Todas as crenças, todas as raças, todas as côres, tem para a Federação o maximo respeito.
>
> Porém, seu objectivo não é acceitar nem discutir, nem prorogar nenhum desses credos, seu objectov é unir o proletariado para a conquista do bem estar economico e moral applicando para esse fim todos os meios legaes e extra-legaes, conforme o caso concreto de cada momento. Cremos que dentro desta base nenhum operario ou empregado poderá furtar-se a collaborar em nossa Federação.

Bem claro era que soffreria a Companhia e com ella o porto, já então "o ultimo do mundo". Este foi o depoimento de outro jornal (*Correio da Tarde*, S. Paulo, 7 de Março de 1932):

> Em nenhum dos movimentados portos do mundo se constata o que qualquer pessoa poderá verificar occorre em nosso porto. No Brasil, nos Estados que possuem portos, não se dá, tambem, o que no de Santos se constituio normalidade.
>
> No Rio de Janeiro, por exemplo, de triplice extensão, existe asseio irreprehensivel e um amplo cáes ajardinado, onde se ergue elegante *marquise* para embarque e desembarque dos que nos visitam.
>
> Entre nós não escapará ao observador a immundicie do caes, que, de mãos dadas com o vocabulario empregado pelos que lá mourejam, capaz de fazer assomar o rubor ás faces de um frade de pedra, dão, ao porto de Santos a justa e merecida classificação de ultimo porto do mundo.

Dirigiu a Federação Syndical da cidade uma representação ao Juiz de Direito da Comarca solicitando seu amparo, emquanto duas commissões de despedidos procuravam o *Diario da Manhã* (Santos), fazendo suas reclamações, "muito principalmente pelo facto de não lhes ter sido pago um mez de salario, conforme explicitamente preceituava a lei em vigor". Houve projectos de parede, noticias alarmantes, passeata. Numa das redacções, um dos dispensados fallou pelos camaradas: "Fosse um favor e no meio de sua miseria elles o recusariam. Não abdicarão, porém, de garantias asseguradas e irão onde fôr mistér para lograr uma victoria que devia pertencer-lhes sem lucta". Mas a questão terminou logo depois, resolvendo a Empresa pagar os 15 dias de ferias, apesar de não estar ainda em vigor a lei respectiva; não pôde, porém, fazer o mesmo quanto á outra parte do pedido, por não depender della. Esta foi a declaração de seu Inspector Geral, depois de procurado pelo Dr. Gervasio Benavides, Curador Geral da Comarca (*Diario da Manhã,* 30 de Março de 1932):

> Aquella digna autoridade verificou attentamente que até agora, como affirmára esta Companhia, nenhuma decisão tinha sido proferida pelo Ministerio do Trabalho, obrigando as empresas concessionarias de serviços publicos a conceder ferias a seu pessoal, havendo ao contrario decisão do Conselho Nacional do Trabalho favoravel ás empresas que a elle recorreram, e assim nenhuma obrigação legal havia para esta Companhia em conceder ferias aos trabalharoes que reclamavam tal medida.
>
> Diante, porém, do pedido daquella autoridade esta Companhia resolveu pagar, a titulo de auxilio de mantença, quinze dias de salarios aos operarios por elle representados na occasião, ficando assim concluida a questão suscitada, attendendo-se ao appello daquella autoridade.

Ainda:

> Quanto á restituição das contribuições pagas á Caixa de Aposentadorias e Pensões dos Empregados desta Companhia, verificou tambem aquelle mesmo senhor ser este assumpto da competencia exclusiva da referida Caixa, que o decidiu, em face das instrucções do Conselho Nacional do Trabalho, ao qual por lei estão sujeitas taes Caixas.
>
> Tem assim esta Companhia o prazer de declarar que as accusações contra ella levantadas eram sem razão nenhuma, e isso ella desejava que ficasse perfeitamente claro, como aliás ficou (16).

CAPITULO LXXVI

ESTIVA E SALARIO

Foi, porém, a estiva que mais preoccupou a opinião local.

Como se sabe, vinha sendo ella livre, realizando-a a Companhia por incumbencia das empresas de navegação, que assim tinham assegurado o seu serviço com maior responsabilidade e, ao mesmo tempo, menor despesa.

---

(16) "Em Julho, Agosto e Setembro de 1932, em consequencia da revolução de São Paulo, não ganharam o equivalente a quinze dias de serviço. Considerando a situação difficil em que elles se achavam, a Directoria resolveu conceder aos mesmos um abono mensal que variou de 80$000 a 120$000, elevando-se esse auxilio a cerca de 250 contos de réis". Relatorio da Directoria, 1933.

Tendo os estivadores, não pertencentes ao quadro da Companhia, exigido maior participação no serviço, realizou-se um accôrdo provisorio entre o representante da Repartição Geral do Trabalho, recem-instituida, da União dos Estivadores, tambem logo criada, do Centro de Navegação Transatlantica e da Empresa (15 de Dezembro de 1930). Por esse accôrdo, a estiva continuava a ser livre, executando-a tambem a ultima e, caso não encontrasse ella estivadores, as companhias os contractariam onde bem entendessem; compromettendo-se a União dos Estivadores a não forçar ou perturbar o serviço das Docas, como vinha acontecendo, a tal ponto que os estivadores destas se recusavam a trabalhar por coacção dos da União. Approvado pelo Interventor Federal em S. Paulo no dia seguinte, foi repudiado pelos estivadores chamados "não doquistas", donde a recrudescencia da agitação.

Na imprensa, um dos orgãos da Capital (*O Povo*, de 13 de Dezembro de 1930) escreveu que a Companhia "afastando do trabalho homens mais ou menos abonados, queria fazer o serviço da estiva que explorou durante algum tempo, com prejuizo de centenas de trabalhadores, aos quaes ella movia guerra"; outro (*A Platéa*, 10 de Dezembro) punha em relevo que, trabalhando na União só 8 horas, recebia o estivador 12$000 por dia; e, trabalhando 12 nas Docas, tinha apenas 8$000. No porto, um terceiro (*Tribuna*, 18 de Dezembro), dizia tudo fazer-se dentro da ordem: "Ao que é certo, porém, os estivadores manifestam o seu descontentamento pelo estado actual de cousas e nesse sentido têm realizado reuniões com autoridades e pessoas interessadas em dar uma solução ao caso, sem alterar a ordem".

Restabeleceu a Companhia, pelo seu Presidente, a verdade nestes termos (*Estado de S. Paulo*, 18 de Dezembro de 1930):

> A Directoria da Companhia Docas de Santos, afim de evitar que continuem a circular noticias falsas e tendenciosas sobre a attitude que mantem e serviço que vem executando no porto de Santos, diz que:
>
> 1° — Até ha poucos dias, todos os serviços da Companhia corriam na melhor ordem;
>
> 2° — Que nenhuma reclamação lhe foi endereçada pelo seu pessoal que trabalha no porto;
>
> 3° — Que pessoal estranho aos seus serviços tenta lançar a desordem, procurando indispôr o pessoal de estiva da Companhia, afim de que esse serviço deixe de ser feito por ella, como aliás o faz ha trinta e sete annos, de accôrdo com o decreto n. 1.286, de 1893;
>
> 4° — Que o ordenado para oito horas de trabalho é de 10$000, em vez de 8$000 e doze horas, como affirmaram alguns jornaes mal informados;
>
> 5° — Que devido ao decrescimo do movimento no porto de Santos haverá em qualquer hypothese excesso de homens para esse serviço;
>
> 6° — Que estudada a situação que se procura criar no porto, o Major Lobato Valle, por parte das autoridades superiores, estabeleceu o accôrdo que a Companhia e demais interessados assignaram em 15 do corrente;
>
> 7° — Que levado esse accôrdo ao conhecimento do Coronel João Alberto, foi por elle approvado e dadas as ordens para o seu cumprimento;
>
> 8° — Que os estivadores não estão cumprindo o assignado, fazendo pressão sobre o pessoal da Companhia, postando-se em grande numero junto aos navios, de modo a atemorizar aquelles que desejam trabalhar;

Adiante:

> 9° — Que a Companhia Docas de Santos, está certa de que as autoridades que promoveram o accôrdo assignado, darão as garantias necessarias á execução do mesmo;
>
> 10° — Que não cabe á Companhia Docas de Santos nenhuma responsabilidade pelas occurrencias actuaes e futuras, pois o trabalho em Santos se processava sem perturbação, com inteira liberdade, quando elementos estranhos vieram perturbal-os;
>
> 11° — Que a Companhia Docas de Santos, com o fim de dar trabalho a maior numero de homens, iniciará obras novas, apesar da diminuição violenta de sua renda;
>
> 12° — Que executando os serviços de estiva na porcentagem de 85 % de accôrdo com o decreto n. 1.286, de 1893, não é justo que a minoria queira impôr esse serviço a determinado grupo de interessados;
>
> 13° — Que a preferencia na estiva que obtem das Companhias de Navegação, provém da garantia e efficiencia na execução de seus serviços;
>
> 14° — Que a Companhia Docas de Santos, apesar do decrescimo de suas rendas, de cerca de vinte mil contos de réis, não baixou os salarios que pagava aos seus operarios e funccionarios.

Já agora queriam os estivadores que todo o serviço ficasse a seu cargo, sem a menor participação da Companhia. Diante de boatos alarmantes, moveu-se a força policial para garantia do trabalho livre, o que motivou um telegramma ao Secretario da Segurança, para que cessasse "aquelle abuso" (17). Ao Interventor enviou o Centro uma representação pedindo fosse ouvido. Ali se lia (18 de Dezembro de 1930):

> A' nossa revelia foi tido por definitivo o accôrdo provisorio, accrescido de outras clausulas.
>
> Ora, essa resolução, além de não estar criada na real situação do do porto em Santos, que, com seu movimento actual, precisa no minimo de 1.500 estivadores, é contraria aos interesses da corporação.
>
> Para evitar o açambarcamento do serviço de estiva pela Companhia Docas, do qual ella aufere mais de 300 contos de lucros mensaes, só uma determinação prohibitiva, pois que os 300 contos para o Dr. Guilherme Guinle não adiantam e para milhares de trabalhaordes fazem grande falta.

Citado pessoalmente, respondeu o Presidente da Companhia, restabelecendo a verdade (*Tribuna*, Santos, 21 de Dezembro de 1930):

> Ahi deparamos uma affirmativa que só a ignorancia ou má fé poderia ter dictado e dará ao publico idéa do modo pelo qual os estivadores particulares argumentam em favor da suas pretensões.
>
> Basta attender ao movimento total do porto de Santos (carga e descarga) e que foi, em numeros redondos, de 174.000 toneladas no mez de Setembro, 187.000 no mez de Outubro, 164.000 no mez de Novembro e até 17 de Dezembro de 100.000 toneladas, para que realce a inverdade contida nesse officio.
>
> Applicando a taxa de 2$000 por tonelada aos algarismos acima, teremos, respectivamente, o valor de 348 contos, 374 contos, 328 contos e 200 contos, para retribuição da estiva total dos mezes de setembro, Outubro, Novembro e Dezembro. Se considerarmos que uma

---

(17) "General Miguel Costa, Secretaria da Segurança. S. Paulo. Estivadores de Santos protestam perante V. Ex., general da revolução, contra a exhibição de força policial realizada hoje Docas. Pelo Centro dos Estivadores, Accacio Augusto Ramos".

parte dessa tonelagem foi estivada pelos estivadores particulares, o que recebeu a Companhia Docas de Santos foi menos de 300 contos mensaes.

Nessas condições, tendo ella pago aos seus homens o preço do trabalho de estiva, empregando uma média de 800 homens, ver-se-á que o lucro liquido que ella auferiu foi praticamente nullo e, entretanto, os estivadores allegam que o lucro liquido foi de 300:000$000, como se nada tivesse pago a Companhia aos seus operarios para fazer esse serviço.

Mais:

Allegam nesse officio os estivadores que é necessario compellir a Companhia Docas a entregar os serviços de estiva a elles.

Porque? Que vantagem advirá ao porto, á navegação e ao commercio, com essa medida?

Em primeiro lugar a estiva é e sempre foi livre no porto de Santos e á Companhia assiste o direito de fazel-a, em virtude de seus contractos e decretos do Governo Federal, desde o anno de 1893.

Em segundo lugar, esse serviço assim regulamentado, fixa a taxa, o que não se dá com a estiva particular, e essa estabilisação de preço é uma garantia para todos que são obrigados a usar desse serviço.

Sendo livre o serviço de estiva, são as Companhias de Navegação aquellas que melhor podem julgar das vantagens que podem offerecer a Companhia Docas e os estivadores particulares, da efficiencia do serviço e do preço que lhes custa.

A preferencia nos advem, forçosamente, desses motivos e querer impôr condições instaveis, mais onerosas, menos efficientes, é absurdo que não póde vingar.

O contrario seria criar a balburdia do Rio de Janeiro.

Criar no porto de Santos a balburdia e arbitrariedade do porto do Rio de Janeiro é trabalhar pelo prejuizo da collectividade, é impatriotico.

Naquelle porto a estiva custa, no minimo, 6$000 por tonelada, ao passo que em Santos custa 2$000.

Lá isso se dá porque o estivador particular não tem controle, póde altear os preços á vontade. Em Santos o serviço é fiscalizado pela autoridade e o preço é fixo.

Se a Companhia Docas de Santos executa, com todas essas vantagens para o publico, esse serviço, porque transformal-o em um serviço oneroso, em detrimento de todo o consumidor paulista?

O que pretende a Companhia Docas de Santos é trabalhar no regime da ordem, efficiencia e barateamento, que são condições necessarias a um empresa de serviços publicos.

Nesta quadra difficil para o paiz, não será com a balburdia e o encarecimento de serviços que poderemos luctar no terreno economico contra a crise mundial.

A Companhia Docas de Santos dará na estiva, como nos demais serviços, trabalho a tantos homens quantos sejam necessarios ao movimento do porto, e não serão os estivadores particulares que poderão criar o que não existe dentro das normas de ordem, efficiencia e barateamento, que interessam, não a uma classe, mas a toda a collectividade.

Perderia a Companhia a estiva com prejuizo para o serviço e com a elevação de seu custo; seria uma das consequencias immediatas da syndicalização operaria, recem-instituida. Tendo dois terços della em 1930, sua parte seria nulla em 1935.

A este respeito escreveu-se:

> A Lei de Syndicalização tem sido prejudicial á economia nacional. Para demonstral-o, basta citar o que occorreu no porto de Santos.
> Entre os serviços portuarios que executa a Companhia concessionaria do porto, estava o de estiva das embarcações, serviço facultativo, que, por esse motivo, tanto podia ser feito pela Companhia Docas de Santos, como pelas companhias de navegação, que tinham a liberdade de realizal-o, directamente, com pessoal proprio, ou de o contractar com terceiros, mediante preço que, livremente, ajustavam, de accôrdo com a sua reciproca conveniencia.
> Quando, porém, confiado á Companhia Docas de Santos, esse serviço de estiva, como todos os demais serviços portuarios, estava subordinado a taxas fixas, approvadas pelo Governo, taxas de cuja applicação a mesma Companhia auferia a necessaria retribuição pelo trabalho que executava com seu pessoal e apparelhagem e cujo producto constituia parcella da renda bruta, apurada todos os annos pelo Governo Federal para os effeitos contractuaes.
> Pela organização de seus serviços e pela apparelhagem custosa de que dispõe, a Companhia Docas de Santos podia reduzir o custo da estiva, além de dar a esta notavel efficiencia. Ella conseguiu, assim, offerecer á navegação serviço rapido e seguro, por preço que jámais poderia convir a qualquer entidade estranha.

Ainda:

> Nestas condições, a Companhia Docas de Santos, no porto de cujos serviços é concessionaria, criara attractivos de alto valor, offerecendo nos serviços de estiva a rapidez, a segurança e a mocidade de preços, importantes factores do baixo frete e da facilidade de praça, vantagens que beneficiavam a economia paulista.
> Com o advento da Syndicalização, os estivadores estranhos á administração daquelle porto impediram, pela força, que os da referida administração continuassem a executar o serviço de estiva.
> O resultado foi ficar o porto de Santos com um serviço anti-economico, pois as taxas de estiva foram elevadas de mais de 150 % e ficou sem utilização o apparelhamento mechanico para a descarga do carvão, que o Syndicato dos Estivadores não quer que seja usado (18).

Por ultimo, a quinta parede pouco durou, restringindo-se aos serviços extraordinarios durante a noite e aos domingos e feriados (24 de Maio a 5 de Junho de 1933). Motivou-a a União Beneficente dos Operarios da Companhia, solicitando, em nome de seus 3.800 membros, um augmento de 40 % (3 de Janeiro de 1933) pedido reduzido depois para 25 % (17 de Maio de 1933):

> O augmento que os trabalhadores dessa digna Companhia vem solicitar a V. Ex. firma-se no seguinte: a deficiencia do serviço; a carestia da vida em Santos, onde muito caros são os alugueres, mesmo os de casebres acanhados e insalubres, e carissimos são os generos de primeira necessidade; os actuaes salarios baixos e insufficientes para o sustento dos operarios e de suas familias, embora com grande economia.

Respondeu a Empresa não lhe ser possivel fazer esse augmento em globo, mas não se negou a examinar os casos particulares que se apresentassem, como

---

(18) Congresso de Engenharia e Legislação Ferroviaria (Associação de Engenheiros de Campinas). *Theses sobre leis sociaes* pelo Engenheiro José Cesario Monteiro Lins, representante da Associação das Companhias de Estradas de Ferro do Brasil. Rio de Janeiro. Typ. do *Jornal do Commercio*, Rodrigues & C. 1935.

já havia feito anteriormente, augmentando o salario de alguns trabalhadores, como vigias, empregados na queima do café na Alamôa, etc. Foi-lhe então marcado pela União prazo de 48 horas, depois prorogado, para decisão. Suspensos os trabalhos extraordinarios, a attitude foi de calma, aconselhada aliás pela referida União (19), retomando-se logo depois os trabalhos porque sendo a parede questão a resolver-se pelo Ministerio do Trabalho, e não mais dependendo só das duas partes em divergencia, constituio-se uma commissão especial para decidir.

Compoz-se essa commissão dos engenheiros civis Francisco T. da Silva Telles, gerente da Sociedade Constructora Brasileira Limitada; Emilio Amarante P. de Azevedo, da Commissão Fiscal do Porto de Santos; e Raphael Cavalheiro, contador; o primeiro residente em S. Paulo e os dois ultimos em Santos. Assignou-se o laudo a 17 de Agosto de 1934, depois de copiosa correspondencia e de varias investigações a respeito. Esse laudo estudou as queixas apresentadas nos seus varios aspectos, para o que colheu informações da S. Paulo Railway, da Repartição de Saneamento de Santos, da Prefeitura local, da Associação dos Varejistas e da City of Santos Improvements C°. Examinadas essas informações, bem como as folhas de pagamento e outros documentos, ouvidos individual e collectivamente os operarios, chegou a commissão á conclusão de que cumpria fazer de um modo geral e, no caso da Empresa do caes, uma politica de verdadeira assistencia — morada, salario minimo mensal, amparo da familia — de que já havia um bello principio, escreveu o laudo, no Ambulatorio Gaffrée-Guinle, na contribuição de 120 contos annuaes para a Associação Beneficente dos Empregados da Companhia, no auxilio prestado durante a revolução de 1932 e no peculio de 3 contos de réis recem-criado; mas que cumpria ir adiante. Dizia o parecer:

> Estamos convictos de que, com um pouco de perseverança e bôa vontade, conseguirá em breve a Companhia Docas de Santos organizar assistencia e protecção ao seu operariado, na forma impeccavel por que mantém a sua administração technica e commercial, e terá formado um grande nucleo de operarios permanentes e amigos da casa, mercê do conforto moral que acarreta a tranquillidade sobre a sua situação economica e social.
>
> Não desconhecemos as difficuldades que tal politica offerece, a começar pela desconfiança e má vontade do proprio operario, mas baseados na experiencia estrangeira (Krupp, Dupont, Ford, Chemin de Fer du Nord) ou nacional (Companhia Paulista de Estradas de Ferro) e na do proprio primeiro signatario do presente relatorio, não pomos duvida em affirmar que os resultados serão da maior vantagem para ambas as partes.

Concretamente recommendou-se:

> *a*) — Construir annualmente certo numero de casas, que seriam alugadas a preços muito modicos, e, talvez mesmo, emprestadas gratuitamente, como premio, aos mais dignos;

---

(19) "Assim sendo, o Syndicato, que continúa a envidar todos os meios ao seu alcance para que o operariado seja beneficiado no que deseja, vem com grande empenho pedir aos seus associados que se mantenham em attitude pacifica, recolhendo-se a seus lares e deixando de perambular pelas ruas ou frequentar casas de bebidas, logo que se inicie aquelle protesto, para que o pedido se processe com a sympathia do commercio e da população". Na *Tribuna* (Santos), 24 de Maio de 1933.

b) — Organizar directamente a assistencia geral ao operariado, ou, talvez, o que nos parece ainda mais efficaz ante a psychologia operaria, fazel-o por intermedio da Associação Beneficente.

Quanto ás razões invocadas para augmento dos salarios, não lhes achou razão a Commissão, pois a situação do operario da Empresa, em geral, era superior aos de outras companhias locaes ouvidas. O que havia nas queixas e não se soubera exprimir, era a insufficiente remuneração de certos trabalhos (policia, maritimos, carga e descarga, armazenagens e officinas) para os quaes a commissão suggeriu varios accrescimos: fardamento, para os primeiros; refeição a bordo, para os segundos; 1$000 a mais na diaria, para os terceiros; reajustamento de 10 a 15 % nos penultimos; e finalmente, 5 a 10 % a mais, nos ultimos. O sentimento de desamparo no espirito operario assim se descreveu:

> Embora seja a grande maioria do operariado brasileiro absolutamente imprevidente e descuidado quanto á adopção de medidas que lhe possam trazer certa garantia para os dias de *chômage,* de doença ou velhice, é innegavel que a sensação do desamparo em que se encontrará o operario e a sua familia, no caso de lhe faltar serviço ou de ficar elle doente ou incapaz, traz a cada um permanente desconforto moral, para o qual procura palliativo reclamando augmento de sasalarios.
>
> E' esta, estamos convencidos e a nossa argumentação o vem demonstrando, a causa mater do actual dissidio entre a Companhia Docas de Santos e seus operarios. Não o terá percebido, talvez, a direcção da União Beneficente, que clama pela majoração geral de 25 %, majoração que em pouco tempo seria absorvida pela alta consequente dos alugueres, por um momentaneo augmento de conforto material, e que não obstará, em summa, a que o operariado permaneça na mesma precaria situação de desamparo.

Quanto á carestia da vida, opinou o laudo:

> Segundo a informação da Prefeitura de Santos, os alugueres de casas, de valor locativo até 150$000 mensaes, baixaram de 1929 para 1933, de cerca de 10 % em media.
>
> Segundo informação da Associação do Commercio Varejista de Santos, o custo dos artigos de primeira necessidade baixou sensivelmente, de 1928 até 1933. Se tomarmos como 100 o custo medio dos artigos referidos na tabella annexa, em 1929, esse mesmo custo medio passa a ser 103 em 1928 e 87,5 em 1933.
>
> Não é, portanto, no encarecimento geral da vida que reside a causa do mal estar que originou a reclamação da União Beneficente.
>
> No quadro ao lado, que organizamos de accôrdo com os documentos que nos foram entregues, puzemos em columnas e em graphico os salarios diarios e mensaes pagos por empresas e repartições diversas.
>
> Examinando-se tal quadro, nota-se que as diarias, na base de 8 horas, dos operarios da Companhia Docas de Santos, são, em geral, equivalentes ás da City e muito maiores que as da Prefeitura e da Repartição de Saneamento, e sómente inferiores ás da S. Paulo Railway Co.

Pois as condições da Empresa eram superiores ás de outras:

> Se, porém, examinarmos os pagamentos mensaes, vemos que os ordenados obtidos pelos operarios da Companhia Docas de Santos, — conforme demonstraram as médias realizadas durante todo o anno de 1933, médias que estão ainda melhorando no anno presente — accusam progressão mais accentuada do que os dos demais operarios e isto por effeito de applicação das tabellas especiaes e extraordinarias estabelecidas por essa Companhia para varias ordens de trabalhos sup-

plementares. O graphico ao lado mostra que o operario da Companhia Docas de Santos ganhou por mez, durante todo o anno de 1933, de 5 a 62 % mais do que os trabalhadores de profissão equivalente na City of Santos Improvements C°. Ltd., na Prefeitura ou na Repartição de saneamento, e só os trabalhadores communs e os de carga e descarga da S. Paulo Railway C°. lhes ultrapassam o salario mensal de 11 a 14 %.

Estes resultados explicam porque, apesar das allegações da União Beneficente, é tão facil á Companhia Docas de Santos arrolar operarios.

Ainda:

Não queremos com isto dizer que são optimos os ordenados pagos. Muito pelo contrario, estamos convencidos de que os ordenados pagos aos trabalhadores em Santos — e no Brasil todo — ordenados que, salvo condições especiaes, dão apenas e mal para pagar casa e comida, deveriam ser elevados de fórma a permittir um *standard* de vida mais suave ao operario.

Não é medida, porém, que se possa applicar taxativa e exclusivamente á Companhia Docas de Santos.

Ganhando mensalmente mais do que os demais operarios de Santos, não se póde comprehender que o mal estar de que se origina sua actual reclamação, provenha unicamente da exiguidade de seus salarios. Com effeito, se assim fosse, ás suas exigencias se teriam juntado, com mais forte razão, as dos demais operarios de Santos.

Por ultimo, a deficiencia de serviço:

A deficiencia de serviço a cargo da Companhia Docas de Santos é um dos motivos allegados pela União Beneficente para a reducção do ganho dos seus associados, operarios dessa Companhia.

De facto, assiste-lhe razão no que allega.

Da deficiencia de serviço resulta que o ganho médio do operario/mez foi menor em 1933 do que em 1929.

Entretanto, a criteriosa medida tomada pela Direcção da Companhia Docas de Santos de ir gradativamente reduzindo o numero dos seus operarios, como mostram claramente os graphicos annexos, por nós organizados, fez com que pudessem ser pagos aos ditos operarios, em 1933 — e tambem nos annos anteriores, salvo uma ou outra excepção — ordenados maiores que os demais pagos em Santos.

E esta situação ainda vem melhorando neste anno.

CAPITULO LXXVII

PLANO GERAL DO PORTO

Mas foi no proprio porto, melhorado pela Companhia, que teve esta, durante o decennio, maior satisfação. Era o reconhecimento final de sua velha these, de que não construia uma doca, apparelhava Santos, com direito exclusivo, para o que delle exigiam os interesses de São Paulo e das zonas limitrophes; que suas taxas não podiam commentar-se com os exaggeros até então vistos; e que, como construcção, tão pouco era o mais caro do Brasil, muito pelo contrario.

Com effeito, sob o titulo "A palavra das Docas" commentou o *Estado de S. Paulo* o trabalho de Oscar Weinschenck transcrevendo como final aquelle trecho da exposição segundo o qual o ideal de um porto mais barato teria sido conseguido "se não fosse a lamentavel acção dos que desse assumpto só têm

Silos para trigo nos Outeirinhos e respectivos descarregadores no cáes (1931)

cuidado, no sentido de ferir os direitos da Empresa concessionaria, collocada por elles em posição de defesa". "Nunca se procurou um accôrdo, concluia de facto Oscar Weinschenck, que conduzisse áquelle almejado objectivo sem ferir os interesses da Empresa concessionaria e a desorientação dos que têm agido chegou a ponto de se negarem ao estudo em conjuncto do problema proposto pela Empresa". Commentou o *Estado de S. Paulo* (16 de Junho de 1926):

> Embora seja de lamentar que essa argumentação não tenha vindo a lume quando mais accesa ia a discussão sobre o assumpto, porque então poderia evitar muita conclusão erronea que foi formulada, ella vem ainda a tempo, visto que nenhuma realização concreta foi iniciada, e talvez chegando agora, quando já acalmado o espirito caloroso da discussão, seria mesmo de maior vantagem, permittindo que as opiniões formadas sejam corrigidas com calma, diante dos novos dados publicados. Porque é força reconhecer que os elementos, que o Dr. Weinschenck dá á publicação, são altamente ponderosos e elucidativos do assumpto.

O depoimento do Estado, através da sua maior voz impressa — uma das maiores do Brasil, — ampliou-se de maneira mais objectiva, pouco depois. Nem por tardia, é de louvar-se menos a justiça. A cousa veio numa série de artigos sob o titulo *Portos de S. Paulo,* a proposito de uma concessão para melhoramento de S. Vicente e São Sebastião (*Estado de S. Paulo,* 28 de Outubro de 1924):

> No dia 31 do corrente, segundo noticiaram todos os jornaes, o Presidente da Republica assignou um decreto concedendo ao Estado de S. Paulo autorização para a construcção, uso e gozo das obras de melhoramento dos portos de São Vicente e São Sebastião.
>
> Comquanto já estejamos habituados a viver num regime de surpresas, esta noticia, tão inesperada era ella, causou justificada estranheza. Ha algum tempo atraz fôra com effeito intensamente agitada e discutida a questão do porto de S. Sebastião, e em 30 de Dezembro de 1925, a Camara Estadual autorizava o Poder Executivo a obter do Governo Federal a concessão de um novo porto no littoral paulista. Mas tudo isto parecia ter cahido em esquecimento, confirmado ainda com o projecto official, que aqui mostramos ser inconveniente, de levar as linhas da Sorocabana ao porto de Santos.
>
> Parecia não ter despertado éco algum a representação que uma das associações de classe de maior prestigio do nosso meio havia endereçado ao Governo, procurando reviver a idéa do porto de S. Sebastião. A linha de Sorocabana, de Mayrinck a Santos, estava resolvida e os trabalhos da sua construcção foram inaugurados festivamente com os imprescindiveis discursos, batida a primeira estaca com martello de prata.
>
> E eis que de subito, resuscitando a lei estadual de 30 de Dezembro de 1925, o Governo de S. Paulo solicita a concessão não já de um porto apenas, mas logo de dois de uma assentada.

Mais:

> Parece que ha um espirito de aventura, de ousada imprevidencia, de descaso pelo aprofundado estudo que os problemas economicos exigem, a dominar as resoluções que são tomadas de subito, ás pressas, envolvendo interesses vitaes do Estado, sem a ponderação que esses interesses necessitam.
>
> Parece haver uma tão grande confiança na prosperidade do Estado, que de tão grande já se tornou cega e está a tocar as raias do absurdo. Essa prosperidade indubitavelmente é grande, é assombrosa mesmo, graças á energia e ao espirito emprehendedor e ousado dos

paulistas. Mas isso não justifica que seja ella arriscada em aventuras perigosas para corresponder a necessidades discutiveis ou, o que seria peor, a caprichos administrativos.

A construcção de S. Vicente se desaconselhava pelos technicos:

> A construcção de um porto em S. Vicente na época actual representaria de facto a abertura de um porto artificial e quem tem um pouco de familiaridade com os tratados de obras maritimas sabe perfeitamente o que isto significa como dispendio inicial, como custeio de conservação, como risco aventuroso cujos resultados representam apenas probabilidades.
>
> Se fosse evidenciada a necessidade de um novo porto no littoral paulista asseveramos que, conhecendo esse littoral, não haveria um technico em materia portuaria que apontasse S. Vicente como local conveniente, quando a mesma costa apresenta outros portos cujo aproveitamento estaria muito melhor indicado.
>
> Tão absurdo, tão fóra de proposito parece a idéa da utilização de S. Vicente que o Dr. Alfredo Lisboa em seu exhaustivo tratado sobre *Portos do Brasil* nem siquer menciona São Vicente. Não o considera um porto, o que confirma o que acima dissemos da artificialidade de qualquer construcção ahi.

Por seu lado, não se justificava a construcção de S. Sebastião. Depois de relatar os antecedentes (20), examinou o *Estado de S. Paulo* as duas correntes em que se dividia o Estado (5 de Novembro de 1927):

> Entre os que estudam os problemas economicos de São Paulo estão as opiniões profundamente divididas em dois campos adversos e irreconciliaveis; num desses campos se arregimentam os que apinam pela necessidade de conservação do binario economico S. Paulo-Santos com a ligação ferroviaria entre ambos, ampliados o porto e o systema de ligação de accôrdo com as novas necessidades que surgem; do outro lado se enfileiram os que condemnam irreductivelmente este ponto de vista e entendem que a unica salvação para a economia paulista estará na construcção do porto de S. Sebastião e sua ligação ferroviaria a S. Paulo, Jundiahy, Mogy das Cruzes ou Campinas.
>
> Só agora se esboça uma terceira variante, a da ligação Santos-Mayrinck ou S. Vicente-São Paulo, via Sorocabana. Mas esta, por emquanto, não é corrente de opinião, é apenas intenção official, que, entretanto, acaba de ter inicio de realização com a compra da Southern São Paulo Railway, compra essa resolvida e decidida naquelle

---

(20) "S. Sebastião. Porque? Aventada de longe em longe por algum sonhador ou por algum interessado, na caça ás concessões, a idéa do porto de S. Sebastião não parecia, entretanto, ter vitalidade propria e não se impunha sufficientemente á attenção da opinião publica nem ao estudo dos elementos de que dependem as soluções dos problemas economicos.

"Em 1924, porém, surgiu mais uma vez o que se tem convencionado chamar "crise do porto de Santos" e evidenciou-se que, a persistir a mesma série de condições que tinham no passado provocado phenomenos analogos, estes tenderiam a se reproduzir no futuro. Não podem os altos interesses do Estado ficar sujeitos a essa ameaça constante, e necessario se faz cogitar de removel-a. Estudou-se então com justificado calor e intensidade o caso.

"Foi então que resurgiu a idéa do porto de S. Sebastião, como solução que viria remover para sempre o perigo do congestionamento das communicações entre esta capital e o mar. Patrocinada esta solução pela Associação Commercial de S. Paulo, beneficiou naturalmente do alto e justo prestigio de que goza esta aggremiação e a idéa do porto de S. Sebastião tomou incremento e vulto, alentou-se e desde então tem estado na ordem do dia, culminando agora no pedido de concessão que ao Governo Federal fez o Estado de São Paulo para a construcção daquelle porto". *Estado de S. Paulo*, 5 de Novembro de 1927.

misterioso silencio em que já nos habituamos a ver decorrer a gestação das idéas governamentaes.

Tinha S. Sebastião condições naturaes excellentes, mas isso não bastava (6 de Novembro de 1927):

> Ninguem negará que, no littoral de S. Paulo, S. Sebastião é um dos portos que apresentam melhores condições naturaes para o seu aproveitamento.
>
> A configuração geographica e hydrographica da costa paulista apresenta em toda a sua extensão tres bahias com as condições que tornam possivel a sua transformação em portos commerciaes: Santos ao centro, ao norte S. Sebastião, e ao sul a bahia de Iguape. Outros ancoradouros ha, como Ubatuba, Tamanduá, Caraguatuba e Cananéa, mas que são inferiores aos citados.
>
> Não se deve, porém, dahi concluir que S. Sebastião é por si só o maravilhoso porto já feito pela natureza, onde tudo são rosas e não haja espinhos, onde quasi desnecessario seja o estudo, a inversão de capitaes e paciente e grande trabalho do homem para a sua utilização. Não basta o desejo de que assim fosse para que magicamente tão maravilhosas condições se realizem.

Para favorecer esse porto chegou-se a propalar que Santos era o porto mais caro do mundo, figura de rhetorica que não resistia á analyse. Santos, escreveu o *Estado*, não era o mais caro do mundo; e era o mais barato de Brasil. Não se queria dizer com isso que as capatazias fossem legaes, ou que não houvesse possibilidades de reducção:

> Chegou-se a dizer e a imprimir que Santos era o porto mais caro do mundo. Este exaggero foi naturalmente mera figura de rhetorica, simples imagem litteraria.
>
> Santos não é o porto mais caro do mundo; mas é com certeza o porto mais barato do Brasil. Prova é que recentemente, com o aviltamento da taxa cambial, resultante do projecto de estabilização, se está a observar um facto curioso.
>
> Mercadorias ha que vem do estrangeiro para serem nacionalizadas em Santos e dahi transportadas pela cabotagem para o Rio de Janeiro que é o seu destino final. Effeitos da taxa ouro, não ha duvida, e com um cambio mais alto não se fariam sentir. Mas é preciso não esquecer que em toda esta vasta costa do Brasil ha apenas dois portos apparelhados onde não se faça cobrança dos 2 % ouro: Manaus e Santos.
>
> Não estamos a defender o regime tarifario adoptado, com a necessaria approvação do Governo, pela Companhia Docas de Santos. Sempre affirmamos e queremos agora repetil-o que ha taxas naquelle porto passiveis de reducção, como por exemplo a de capatazias, que é cobrada de fórma illegal. Outras taxas deveriam, talvez, ser supprimidas, como as que pesam sobre o transito de mercadorias de exportação e que, cobradas em Santos, não o são no porto do Rio de Janeiro.

Assim escrevendo, dizia o *Estado de S. Paulo* não defender os interesses de determinada empresa. Santos era o porto menos dispendioso do Brasil (8 de Novembro de 1927):

> E' preciso que fique isto bem claro. Não estamos a defender interesses de determinada empresa, mas sim os interesses da economia do Estado. Por outro lado não soffremos daquella myopia que leva muita gente a encarar com prevenção e numa attitude de suspeição todas as companhias particulares que exploram serviços publicos. Não fosse o estimulo de vantagens e garantias concedidas a essas em-

presas e longe estaria o nosso progresso de ter attingido o grau em que se acha.

Apesar de todos os pesares, é Santos o porto menos dispendioso do Brasil. Não é justo pretender comparal-o com outros portos do mundo de muito mais intenso movimento, em paizes cuja economia obedece a condições que são fundamentalmente, radicalmente diversas daquellas que orientam e determinam a nossa vitalidade. As condições mesologicas, historicas, sociaes, politicas e economicas, todas se reunem e integram para, neste paiz de recentissima formação, de vastissima amplitude, de capitaes escassos, de minima densidade de população e de desvalorizada moeda, elevar, relativamente fóra de qualquer comparação com paizes de formação antiga e de economia estavel, o custo de qaulquer serviço publico. E' uma fatalidade derivada daquellas condições, por ellas determinada irremissivelmente, a que só a demorada estabilização social e economica, que é um producto de varios factores dos quaes um, de grande peso é o tempo, poderá dar remedio.

Santos é um porto caro em relação a outros portos do mundo; mas é o menos caro do Brasil e suas taxas poderão ainda por certo ser reduzidas. O que é preciso saber é se S. Sebastião será um porto menos caro ainda do que o de Santos.

Depois, a construcção de um novo porto não redundava em maior onus para o commercio do Estado?

O que ha de positivo, o que ha de certo é apenas o seguinte. Não houve ainda quem se propuzesse a construir essas obras sem exigir garantias muito maiores do que as que estão em vigor no caso de Santos. De fórma positiva se apresentaram dois pretendentes á concessão de porto e via ferrea.

O primeiro queria gozar da garantia de juros e uma taxa tal que seria, nos mercados estrangeiros de capital, considerada muito remunerador emprego para o mesmo. Não haveria necessidade de que o porto désse resultado, nem mesmo de que concluidas fossem as obras da sua installação, com aquelle formidavel quebra-mar do sul. O capital estaria rendendo altos juros convenientes e compensadores para os que nessa aventura o tivessem empregado.

O segundo pedido de concessão, muito recente, e que foi formulado por um conceituado professor da Escola Polytechnica de São Paulo, teve, com muita justiça e razão, parecer contrario da Inspectoria de Portos porque o pretendente não dispensava a instituição da taxa dos 2 % ouro que é o maior tropeço que já foi criado, nos variados regimes portuarios em vigor no Brasil, ao desenvolvimento do commercio internacional.

Estes é que são os factos: garantia de juros, dois por cento em ouro. Com esses elementos, desafiamos a que se prove positivamente, com cifras e algarismos, e não com palavras e phrases, que o porto de S. Sebastião será menos dispendioso do que o de Santos.

E a hypothese de um porto autonomo?

Resta a hypothese que foi suggerida e advogada pela Associação Commercial de S. Paulo: porto autonomo, construido com capital a fundo perdido, administrado por uma commissão especial, cobrando taxas que apenas cubram o custeio das operações portuarias. Que nos desculpe a prestigiosa e benemerita aggremiação de classe que nos merece o mais alto conceito; mas na éra actual, nas condições actuaes, isto é lyrismo.

Admitta-se, por amor á argumentação, que fosse possivel de facto fazer essa obra com um capital que não pedisse remuneração o que aliás é contrario a todos os principios de economia, como bem sabe a Associação Commercial. Admitta-se que taxas destinadas unicamen-

te a fazer face ao custeio permittissem menores encargos do que os existentes em Santos.

Obras de fundo perdido só pódem ser emprehendidas por governos; no caso vertente ou o Governo Federal, ou, o que é mais razoavel, o Estadual. Para executal-as esses governos terão que desentranhar capital em alguma parte, de alguma fórma. Esse capital tem de ser remunerado e amortizado. Consequencia, a unica differença que houve foi descarregar sobre o total da communidade, em beneficio daquelles que se utilizam do porto, os encargos que normalmente sobre estes deve pesar.

Seria admittir para o porto exactamente aquillo que se condemna e se procura evitar nas estradas de ferro administradas pela União, em regime deficitario. Ou isso é illogico ou é aquillo a que a pittoresca linguagem popular chama de "dois pesos e duas medidas".

Assim, emquanto não fôr positivamente, mathematicamente provado que as taxas do novo porto e da sua estrada de ferro serão inferiores ás taxas actuaes, somos forçados e não admittir este argumento como aconselhando a construcção do porto de São Sebastião.

O que se devia fazer era vencer por linha dupla o estrangulamento da Serra:

Quanto mais estudamos este assumpto, mais nos capacitamos e nos convencemos de que a verdade está com aquellas indiscutiveis autoridades da engenharia nacional, entre as quaes avultava a veneranda figura de Teixeira Soares, que affirmam que a solução para este problema de transportes tem de ser encontrada sem quebrar o conjugado economico Santos-São Paulo. Ninguem melhor do que Carlos Stevenson, outra autoridade incontestavel, synthetisou o aspecto racional desta questão nos seguintes periodo que adoptamos plenamente como conclusão final desta debatida questão:

"Não é opinião nossa, mas de autoridades no assumpto, que o problema portuario de um paiz se não resolve com a multiplicidade de portos imperfeitamente apparelhados, mas com os grandes portos de apprelhamento completo. E' a theoria do porto unico, geralmente acceita, e á qual se filia o nossos espirito.

"Nestas condições discordamos por completo da orientação dada pela digna Associação Commercial de S. Paulo a esta magna questão. Entendemos que, com quantia muito inferior á necessaria para as obras da estrada de ferro e porto de S. Sebastião, poderá ser perfeitamente resolvida a situação de Santos".

Esta é que é a verdade. Com o que se vae gastar na ligação de Mayrinck a Santos, na construcção do porto de S. Sebastião e na ligação ferroviaria deste porto a S. Paulo, com todas estas fortunas juntas, ter-se-ia mais que o sufficiente para fazer face á encampação da São Paulo Railway e á construcção de 40 kilometros de linha dupla para vencer por simples adherencia o estrangulamento da Serra, e resolver assim de fórma radical e definitiva este velho problema.

A attitude do *Estado de S. Paulo,* no passado, fôra em geral de silencio, não apoiando a Empresa nas crises por que passára, tampouco formando com os que a hostilizavam. De modo que sua palavra, restaurando a verdade, ao combater o porto rival, e desfazendo certos preconceitos de longa data explorados contra a Empresa, revestia especial relevancia.

Era a ampliação do porto que o Governo Federal adoptaria; o Governo estadoal, por seu lado, optaria pelo prolongamento da Sorocabana a Santos. Para aquella ampliação estava madura a questão. Dando conta da normalização dos serviços do caes, a Directoria da Empresa disse, no seu relatorio de 1926, que a tonelagem das mercadorias importadas continuava a crescer, tendo sido, no 1° semestre de 1925, 35 % mais que a correspondente a 1924:

Apesar do que acabamos de relatar é necessario que a ampliação de nossas installações seja emprehendida com coragem e sem demora. O desenvolvimento do Estado de S. Paulo é impressionante e não devemos deixar que o trafego que afflue ao porto de Santos venha alcançar a capacidade deste, criando então uma crise muito mais séria e de muito maior difficuldade em ser debellada.

Com esse objectivo a Companhia tem tomado todas as medidas a seu alcance e estamos certos de que não tardarão as providencias do Governo Federal que nos habilitarão a encetar as obras e fazer a acquisição do equipamento moderno que deverão dar ao porto de Santos as condições de capacidade e efficiencia que exige o rapido desenvolvimento da região a que serve.

Havia a Companhia feito uma proposta de ampliação (18 de Março de 1924) acceitando-a o Ministro da Viação, não num longo periodo dividido em decennios successivos, mas apenas nos dez annos do decennio 1926-1935. Despachou Francisco Sá (15 de Abril de 1926:

Não havendo conveniencia em se estabelecer desde já um novo regime para a constituição e amortização do capital correspondente a obras executadas, em um longo periodo dividido em decennios successivos, acceito a solução proposta pela Companhia, sómente para autorizar as obras necessarias á ampliação do porto de Santos, que tenham de ser construidas no decennio de 1926 a 1935. Serão levadas á conta do capital, cuja constituição e amortização no fim da concessão, ou no caso de encampação, se farão pela fórma e pelo preço estabelecidos na lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.

Não serão, portanto, elevados os juros das apolices, como pretende a Companhia; e sim mantida a taxa fixada naquella lei para a hypothese de ser feita naquella especie a indemnização da parte não amortizada e para a fixação do numero de titulos que produzam a renda do capital a ser pago no caso de encampação.

A Inspectoria convide a Companhia a organizar projectos das obras necessarias, mas immediatamente, entre as quaes os silos para armazenamento de trigo, a que se refere o officio da Companhia de 11 de Agosto deste anno, a extensão dos apparelhos de carregamento mechanico de café, a duplicação da linha de energia electrica entre a usina de Itatinga e Santos, a construcção de um trecho de caes com aguas mais profundas e as mais que forem indicadas pela necessidade de augmentar a capacidade do porto para satisfazer as exigencias do commercio que o solicita.

Com effeito, iniciados desde logo os estudos, projectos e orçamentos de cada uma das referidas obras e acquisições, foram approvados pelo decreto n. 17.457, de 6 de Outubro de 1926, quasi ao terminar a administração Arthur Bernardes, nos seguintes termos:

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia Docas de Santos e de accôrdo com as informações prestadas pela Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes, decreta:

Artigo unico — Ficam approvados os projectos e orçamentos de diversas obras de ampliação das intallações do porto de Santos, que com este baixam, rubricados pelo Director Geral, interino, de Contabilidade da Secretaria de Estado do Ministerio da Viação e Obras Publicas:

a) construcção de um pateo para deposito de volumes de grande peso, servido por guindaste electrico para 30 toneladas e dispondo das necessarias linhas ferreas ligadas á rêde do caes, na importancia de seiscentos e sessanta e tres contos, trezentos e quarenta e oito mil oitocentos e sete réis (663:348$807);

b) acquisição de seis locomotivas de 1m,60 de bitola, na importancia de trezentos e trinta e quatro contos noventa e cinco mil novecentos e noventa e nove réis (334:095$999);

c) construcção de dois armazens de 100m,00 x 40m,00 e pateo intermediario coberto de 30m,00, para recolher provisoriamente kerozene e gazolina, incluindo escoamento de aguas pluviaes e linhas ferreas de 1m,60 de bitola, para os serviços dos mesmos armazens, na importancia de mil duzentos e noventa e dois contos oitocentos e sessenta e quatro mil trezentos e setenta e um réis (1.292:864$371);

d) augmento do edificio e installação das machinas na Mortona, na importancia de cento e vinte e quatro contos quinhentos e quarenta e dois mil quinhentos e trinta e dois réis (124:542$532);

e) construcção de vinte vagões abertos e 10 fechados de bitola de 1m,60 e 26 toneladas de lotação, para o transporte de mercadorias no caes, na importancia de quatrocentos e cincoenta e seis contos duzentos e oitenta e quatro mil setecentos e noventa réis (456:284$790);

Paragrapho unico. A Companhia Docas de Santos fica obrigada a justificar com documentos anthenticados as importancias discriminadas das despesas effectuadas com as obras de que se trata, para os effeitos de serem levadas á conta de capital, dentro dos limites dos orçamentos ora aprovados, ficando entendido que o prazo da concessão não poderá ser alterado nem modificada a faculdade de serem as obras encampadas pelo Governo em qualquer tempo.

Approvada pela União a 12 de Novembro de 1926 e publicada no *Diario Official* de 19 seguinte, já sob nova administração federal, abaixo se lê, com a assignatura de Guilherme Guinle, Presidente, a memoria descriptiva e justificativa do plano geral de desenvolvimento do porto. De cerca de 5.000 metros Santos passaria a ser um porto de cerca de 33.000.

Sob o titulo de "O porto de Santos no momento actual" diz essa memoria:

1 — A' grandeza de sua bahia, á profundidade de suas aguas, á facilidade da navegação pelo canal de accesso, ás condições de abrigo perfeito alli encontradas, á melhor qualidade do terreno para a construcção, deve Santos seu estabelecimento e seu desenvolvimento, sobrepujando a povoação que muito antes se fundára na extremidade oeste da ilha de São Vicente, bem mais perto de mar alto, mas sem todas aquellas condições naturaes favoraveis. A cidade se edificou na estreita faixa de terras que fica entre o Monte Serrat e as aguas da bahia e se vem extendendo nas direcções sul e sudeste, cobrindo a lingua de terra firme que é contornada pelo canal de accesso ao porto e pelo oceano, na enseada ao sul, caminhando, tambem, na direcção norte, cobrindo os antigos mangaes que se transformam, pelo aterro, em areas edificaveis, em bairros novos.

2 — As obras de melhoramento do porto de Santos, começadas em fins de 1888, comprehenderam a construcção de cáes, armazens, linhas ferreas, etc. e a dragagem do ancoradouro e canal de accesso, nos quaes a profundidade das aguas foi levada ao minimo de 8,^{m}00, na maré minima. Em toda a obra realizada, a maior economia presidiu; não se previa o surto admiravel, de desenvolvimento que teve São Paulo, cujo Governo, um anno antes declarava que abandonava o projecto de realização das mesma obra porque tal emprehendimento levaria o Estado á ruina financeira.

O cáes foi construido, por isso, tão perto de terra quanto possivel, limitando ao minimo o aterro a fazer; a muralha projectada pelo Governo, offerecia apenas 7,^{m}00 de profundidade em maré minima; as obras tiveram inicio em frente ao coração da cidade e foram cobrindo o littoral desta, ficando os armazens tão perto quanto possivel do centro commercial e os transportes entre estes e a estação da via ferrea, reduzidos ao minimo.

3 — O desenvolvimento do trafego do porto que se manifestava com notavel intensidade, creou a necessidade de se ampliarem as obras de melhoramento e prolongamentos successivos do cáes, foram executados, em direcção á barra, até ao logar denominado Outeirinhos, onde hoje se vê a extremidade da muralha, cujo comprimento total alcança 4.720 metros lineares, aterrando-se grande enseada e construindo-se todas as necessarias obras complementares.

4 — Em 1925, anno em que o movimento do porto attingiu a seu maximo, o coefficiente de utilização do cáes chegou a 606 toneladas por metro linear de muralha construida e por anno, o que ainda não é o maximo de rendimento que se pode conseguir, mas a capacidade de desenvolvimento que offerece o *hinterland* do porto, está no inicio de seu aproveitamento. Novas obras já estão em inicio, para ampliação das installações do cáes e tudo faz prever que outras sejam começadas successivamente, sem permittir, nunca, que a capacidade do porto seja alcançada pelo crescer do trafego que procura esse ponto da costa brasileira.

Argumentando sobre a necessidade de um plano geral:

5 — A falta de previsão do desenvolvimento do porto de Santos foi a causa da construcção do primeiro trecho do cáes, com aguas pouco profundas e sem a necessaria largura, entre a Cidade e a muralha, para assegurar as precisas facilidades de transporte, de e para a estação da via ferrea. O mesmo tributo pagaram os que emprehenderam a construcção de muitos dos portos europeus e convem mencionar que em Hamburgo, em 1924, se reconstruia, para corrigir os effeitos de semelhante erro, cáes construido em 1896!

6 — Ha, ainda, a ser considerada a estreita ligação que existe entre o porto e a cidade. E' esta que se tem que adaptar ás exigenica daquelle e muitas vezes essa adaptação se faz á custa de grandes sacrificios, quer para os cofres municipaes, quer para quem custeia as obras do porto, sem fallar na série enorme de prejuizos, pequenos, mas em grande numero, que soffrem os particulares estabelecidos e que por sua vez, são incommodados e têm que mudar, procurando, elles tambem, a adaptação necessaria á situação, que o desenvolvimento das obras do porto lhes cria.

7 — Evidencia-se, assim, a conveniencia, ou melhor, a necessidade da organização de um plano geral a que devam obedecer as obras de melhoramentos de um porto, no seu constante crescer. Dispondo de um plano assim concebido, organizado com largueza de vistas, nem os particulares, nem a municipalidade, nem os responsaveis pelas obras do porto, darão passos no escuro, ao se estabelecerem, ou ao construirem obras de ampliação. Tudo o que fôr feito obedecerá a um plano harmonico; nada será feito sob a ameaça de demolição, ou perda futura.

Desenvolvendo o plano geral de desenvolvimento do porto:

8 — Em obediencia ás considerações acima expostas, ao se ter que projectar as novas obras de prolongamento do cáes, determinadas pelo Governo Federal, foi estudado, préviamente, o plano geral de desenvolvimento do porto, do qual essas obras serão uma parcella. Esse plano geral é o que representa o desenho annexo, e cuja descripção se dará em seguida.

9 — Encarando-se o problema, acode, immediatamente, a conveniencia do prolongamento do cáes, em direcção á barra, a partir da actual extremidade, em Outeirinhos. O estudo do sub-solo, com sondagens cuidadosas e o exame do terreno marginal ao canal, sobre o

qual se vae desenvolvendo a cidade, confirmam essa conveniencia. Reduzir a distancia entre o oceano e o ponto de atracação, que dessa forma se conseguiria, é outra razão que aconselha essa solução.

Mas, o prolongamento da muralha é exigido pela necessidade de espaço para installações mechanicas para a manipulação de carvão, gazolina e sal, principalmente, mercadorias que chegam cada vez em maior quantidade e que devem ser entregues á via ferrea, para serem transportadas ao interior. Nessas condições, a localização da descarga dessas mercadorias entre Outeirinhos e a barra, accrescentaria grande volume de transporte, ao longo do actual cáes e forçado a passar na garganta do primeiro trecho, cuja capacidade, para esse fim está muito perto de ser esgotada.

10 — Por esse motivo, apezar das conveniencias offerecidas pelo prolongamento natural do cáes, no sentido da barra, foi preferida a extensão para o lado opposto, entre a extremidade interna da muralha e a foz do rio Saboó, apezar de ser muito peior o terreno para a fundação e maior o aterro a executar. Esses inconvenientes de primeiro estabelecimento, são, porém, largamente compensados pela reducção dos transportes ao minimo.

Adiante:

11 — Mas, era necessario não abandonar a correcção que se impunha, dos defeitos do primeiro trecho de cáes construido, pois que, mais cedo, ou mais tarde o prolongamento para a barra se executará e de novo ficará em fóco esse importante problema. Por isso, conjunctamente com o estudo do novo trecho de cáes, foi estudada a conveniente solução para esse problema e o projecto daquelle trecho já obedece á solução adoptada, que passa a ser indicada.

12 — Sendo muito estreita a cidade, entre o actual cáes e o Monte Serrat, foi desde logo abandonada a idéa de ser alargada a faixa estreita, para esse lado. Além dessa consideração attendeu-se á circumstancia de ser apenas de 7 metros a profundidade das aguas junto á muralha, no trecho em questão, e não permittir o systema de construcção, que o fundo seja rebaixado. A reconstrucção da muralha se impoz, portanto, e foi essa a solução adoptada, para resolver de uma feita os dois defeitos desse trecho de cáes, isto é, a falta de largura da respectiva faixa e a falta de profundidade junto á muralha.

Aproveitando a concavidade que se nota no traçado da muralha actual, e a forma geral do porto, o alinhamento da nova muralha será o prolongamento do actual alinhamento recto que existe entre o armazem 9 e a curva de Paquetá. Dessa fórma, serão reconstruidos 1.420 metros lineares de cáes, em frente, justamente, á parte mais central da cidade e mais perto da estação da via ferrea; será alargada a faixa correspondente, de 200 metros em média; e a nova muralha offerecerá a profundidade de 10,m00 em maré minima.

13 — No trecho recto do cáes actual, entre o Armazem 9 e a curva de Paquetá, o mesmo recurso não se póde adoptar, sem prejuizo real ao porto. Nesse trecho, com 850 metros de comprimento, não se poderá corrigir o defeito da falta de profundidade, mas com o alargamento para o lado de terra, da faixa correspondente, será obtida a largura indispensavel para as vias, quer ferreas, quer de rodagem, necessarias para assegurar franco transporte. Será o trecho que se reservará, no futuro, á navegação de cabotagem, servida sempre por embarcações de menor calado.

Mais:

14 — Assim, o novo trecho de cáes que agora vae ser construido, já será executado no alinhamento recto acima referido, que assim se

extenderá desde a foz do rio Saboó até a curva de Paquetá, melhorando sensivelmente as condições do cáes, tambem quanto á conservação da profundidade pela dragagem natural, realizada pela corrente de maré.

Na área de terreno correspondente a esse novo trecho de cáes ficarão as installações mechanicas para carvão, sal e outras, que se tornarem necessarias. Por detraz ficará o pateo para a triagem de vagões, ligado convenientemente á estação da via ferrea.

15 — Em todo o trecho de cáes construido, entre a curva de Paquetá e Outeirinhos, em que a profundidade é de 7 metros em 398 metros de extensão e 8 metros, na parte restante, de 2.449 metros lineares, o systema de construcção permitte seu aproveitamento, para a atracação de vapores de calado maior, desde que se interponham, entre a embarcação e o cáes fluctuantes que não precisam ter mais de 4 metros de largura. Essa solução lembrada pelo illustre engenheiro Dr. Alfredo Lisbôa, em sua obra "Portos do Brasil", corrigirá a deficiencia de profundidade nesse grande trecho de cáes, a que corresponde grande área de armazens, amplas avenidas e rêde de linhas ferreas.

16 — Assim, do lado da cidade de Santos, o plano geral de desenvolvimento do porto abrange:

1°) a construcção immediata de 1.000 metros lineares de cáes, desde a foz do rio Saboó, em direcção á Alfandega, com 10 metros de profundidade junto á muralha, em aguas minimas, com o necessario aterro creando a área precisa ás installações mechanicas para a descarga de carvão, sal e outras mercadorias, assim como para o estabelecimento dos pateos de triagem de vagões, junto á estação da via ferrea;

2°) a continuação gradativa dessa muralha, sempre no mesmo alinhamento recto, substituindo, trecho por trecho, o cáes actual de 7 metros de profundidade, até encontrar a muralha desse cáes, em frente ao Armazem 9, creando, por aterro, a grande área que medeia entre a muralha antiga e a nova, onde serão construidos armazens quer internos, quer externos, servidos pelas necessarias linhas ferreas e avenidas; em todo o trecho da nova muralha a profundidade minima será de 10 metros em maré minima; proximo á Alfandega será estabelecido mais um armazem de bagagem e estação para passageiros, em frente á qual atracarão, de preferencia, os vapores de mala;

3°) a desapropriação da parte necessaria dos predios da rua Xavier da Silveira, entre a Alfandega e Paquetá, para o alargamento indispensavel da faixa, nesse trecho, melhorando as condições dos transportes;

4°) o prolongamento do cáes, desde Outeirinhos em direcção á barra, em dois alinhamentos rectos, offerecendo a muralha a profundidade de 10 metros, que poderá ser ainda elevada se, por occasião da construcção, essa providencia fôr julgada necessaria;

5°) cáes de saneamento, em curva, desde a extremidade do cáes projectado até onde se caracterisar a praia de areia, supportando uma avenida publica, margeando o canal.

Ainda:

17 — Pela fórma exposta o projecto attende á necessidade de installações especiaes para carvão, sal e outras mercadorias e permitte que a muralha do cáes seja prolongada de mais 4.860 metros, isto é, que as actuaes installações sejam duplicadas; mas, não é tudo o que o plano geral deve prever e resta ainda o problema dos tanques de oleo combustivel que não poderão permanecer no local em que se acham actualmente, se realisado fôr o projecto exposto.

18 — Quanto aos tanques de oleo, na ilha de Barnabé, por detraz do morro que nessa ilha existe, ha sufficiente espaço para installal-os

na occasião opportuna e nenhuma difficuldade surge em relação ás canalisações, bombas, etc., semelhantes ás que alli se vão installar, de accôrdo com a autorisação do Governo, para a gazolina a granel.

Duas alternativas:

19 — Foi, porém, necessario estudar o futuro desenvolvimento do porto, procurando-se a solução que maiores vantagens trouxesse.

Duas são as alternativas:

1ª) prolongar o cáes para o interior da bahia, além da foz do Saboó, permanecendo na margem da cidade;
2ª) abandonar essa margem, passando para a fronteira, desde a ilhas de Barnabé até á curva da entrada do canal.
Contra a primeira alternativa se alinham as seguintes vantagens e inconvenientes:

Vantagens:

a) evitar a travessia do canal de Santos e do da Bertioga, que terão, fatalmente, que ser transpostos no caso da segunda alternativa;
b) menor transporte entre a via ferrea e o cáes.

Inconvenientes:

1 — Pessima qualidade do terreno, constituido por mangaes baixos, com lodo até grande profundidade;
2 — Alargando-se a bahia, as aguas são muito menos profundas exigindo excavação muito consideravel; correntes com menor velocidade, de effeito muito menor na conservação das profundidades;
3 — Sendo necessario manter, com a profundidade precisa, grande área, em frente ao cáes, para permittir a manobra dos vapores, o prolongamento do cáes para o interior accrescentaria grande trabalho de dragagem, em região desfavoravel;
4 — O prolongamento do cáes para o interior do porto augmentaria o percurso medio dos vapores, entre o oceano e o ponto de atracação.
A segunda alternativa tem, tambem, vantagens e inconvenientes como se passa a mostrar:

Vantagens:

a) permitte o aproveitamento de terrenos de melhor qualidade;
b) não obriga a grande augmento na área do porto em que se deve manter a profundidade que o projecto estabelecer;
c) as áreas necessarias á manobra dos vapores, são communs ao cáes de uma e de outra margem;
d) será igual, ou reduzido, o percurso medio actual dos vapores, entre o oceano e o ponto de atracação;
e) a forma do canal e os terrenos se prestam ao estabelecimento de docas, de grande capacidade, que ainda mais accentuarão a vantagem *d*.

Inconvenientes:

1) a necessidade da construcção das pontes sobre o canal de Santos e sobre o da Bertioga;
2) o alongamento dos transportes.
Devidamente apreciados inconvenientes e vantagens, não ha como hesitar na supremacia da segunda sobre a primeira das duas alternativas e convém ponderar:
1°) que as pontes, dando passagem a vehiculos de rodagem, a duas linhas ferreas e a pedestres, são de interesse geral, principalmente a

que cruza o canal de Santos, por permittir o estabelecimento de communicações rodoviarias com todo o littoral norte do Estado de São Paulo;

2°) que o alongamento dos transportes não tem maior desvantagem desde que seja previsto o estabelecimento de linhas francas de passagem, pondo em communicação as triagens districtaes com a grande triagem que em Santos deve ser estabelecida pela via ferrea.

Mais:

20 — Assim, no plano geral de desenvolvimento do porto foi adoptada a segunda alternativa, abrangendo, principalmente, as seguintes obras:

1°) a construcção da ponte sobre o canal de Santos, passando das proximidades da foz do rio Saboó, para a ilha de Barnabé, apta a dar passagem a vehiculos de rodagem, a duas linhas ferreas e a pedestres;

2°) as necessarias ligações rodo e ferroviarias do lado de Santos, para dar accesso á ponte;

3°) construcção de cáes, com 10 metros de profundidade, no minimo, contornando a ilha de Barnabé pelo sul e por sudoeste, com dois alinhamentos rectos, o primeiro quasi parallelo ao cáes do lado de Santos e o segundo dirigindo-se para a entrada do canal da Bertioga, e terminando na foz do rio Diana;

3°) a construcção da ponte sobre o canal da Bertioga, dando passagem a vehiculos de rodagem, a duas linhas ferreas e pedestres, bem como as necessarias ligações dessa ponte com a do canal de Santos;

4°) construcção de cáes corrido desde a Base Naval de Aviação, até 2.800 metros além da ponta do Itapema, seguindo a margem do canal de Santos opposta á cidade, em tres alinhamentos rectos, dos quaes os ultimos parallelos aos alinhamentos do cáes fronteiro, sempre com a profundidade minima de 10 metros, ou mais;

5°) construcção de tres grandes docas, obliquas em relação ao canal, cujas muralhas de cáes offerecerão a profundidade de 10 metros no minimo;

6°) alargamento do canal na curva, creando um pequeno ante-porto, para o estacionamento dos vapores que aguardam visita e formalidades para sua atracação.

Concluindo:

O plano geral em questão prevê o fundo do porto levado a 11 metros abaixo das aguas, em marés minimas, assim como, a dragagem da barra para que offereça, nessas mesmas marés, a profundidade de 14 metres. Prevê, além disso, a construcção de diques e das officinas correspondentes, no local em que o terreno se mostra mais apropriado, isto é, na entrada do canal da Bertioga.

Em conjuncto, o cáes previsto no plano geral referido terá o seguinte comprimento:

	Metros
a) com 10 metros de profundidade	29.916
b) com 8 metros de profundidade	2.449
c) com 7 metros de profundidade	850
Total	33.215

Desse total

	Metros
estão construidos	4.720
serão abandonados (vide n. 12)	1.420
differença	3.300
a construir	29.915
Total	33.215

21 — Das obras consideradas e projectadas para o lado opposto do canal, só serão executadas agora as que se tornam necessarias á descarga, armazenamento e carregamento de inflammaveis, corrosivos e explosivos e que serão levadas a effeito na ilha de Barnabé, de accôrdo com a autorisação do Governo e projecto já apresentado. Ellas constam do seguinte:

a) — 300 metros, de cáes da ilha de Barnabé a partir do encontro dos dois alinhamentos rectos e em direcção oeste, com o necessario aterro e enrocamento de protecção;

b) — 5 tanques para o armazenamento de gazolina a granel, com as necessarias canalisações, bombas, etc.;

c) — 2 armazens internos, em frente ao cáes, que serão applicados ao armazenamento de gazolina e kerozene em cascos;

d) — 1 armazem para corrosivos;

e) — 1 armazem, ou pequenas cellulas, para explosivos.

O transporte atravez do canal será assegurado por *ferryboats*, do typo que a Companhia Leopoldina emprega no transporte de seus vagões de Nictheroy á Ponta do Cajú. Logo que se torne necessario, serão transferidos para a ilha os tanques de oleo combustivel, para os quaes já está previsto o local conveniente.

Pela forma exposta, quer os responsaveis pelas obras de melhoramento do porto de Santos, quer a Municipalidade, encontrarão no plano geral de desenvolvimento dessas obras, se merecer a approvação do Governo, um guia seguro para suas realisações: qualquer obra nova no porto, obedecerá áquelle plano geral; a cidade será projectada tambem de accôrdo e assim se evitarão as difficuldades, os erros e os prejuizos que em outros portos têm avultado e que, por toda a parte se procura remediar, prevendo o futuro com largueza de vistas e delineando o projecto geral, como acaba de ser feito para o porto de Santos.

CAPITULO LXXVIII

REBATE FALSO?

Logo que se assignou o contracto baseado no decreto n. 17.596, de 10 de Dezembro de 1927, que approvava o projecto e as despesas para as novas obras de Santos, negou-lhe registro o Tribunal de Contas, porque nem no termo nem no decreto havia qualquer referencia á lei em que se amparava, ou a contracto anterior de que fosse subsidiario; e porque não constava tampouco a clausula de sómente entrar em vigor depois de registrado pelo Tribunal.

"Facilimo, exarou a Directoria, no seu relatorio de 1927, é entretanto satisfazer a exigencia do Tribunal. Todos os nossos contractos baseam-se na lei de 1869 e tem sido até agora registrados pelo Tribunal de Contas. Neste sentido estamos providenciando".

Mas logo no ann oseguinte (1928) teve a Empresa que declarar que a recusa do registro lhe trouxera "embaraços notaveis". O novo Governo Federal havia julgado conveniente não solicitar a reconsideração da decisão do Tribunal de Contas, conforme esta communicação do Chefe da Fiscalização do Porto de Santos (21 de Março de 1927):

> Communico-vos, para os devidos effeitos, que o Sr. Inspector Federal de Portos, Rios e Canaes informa que, por aviso n. 18, de 5 do corrente, o Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas resolveu que as obras e installações novas, neste porto, não podem ser iniciadas, visto o Tribunal de Contas haver negado registro ao termo de accôrdo de 11 de Novembro de 1926, pelo qual foram approvados os projectos e orçamentos de taes obras e installações, cuja autorização cessou assim

por falta da formalidade do dito registro, que a tornaria valida e effectiva.

Accrescenta ainda que "o pedido de reconsideração ao Tribunal de Contas", só poderá ser feito depois de novo estudo do assumpto, não só sob o ponto de vista legal, como, principalmente, tendo-se em vista os multiplos interesses da União no porto de Santos.

Era claro que, a proposito das exigencias do Tribunal, entretanto de facil satisfação, voltava atraz a União. Presidia o paiz Washington Luis Pereira de Souza, tendo Victor Konder como Ministro da Viação. Seria a ultima campanha? Não se poderia escrever assim, porque a União voltaria logo atraz de sua negativa, e tambem porque não havia mais ambiente para a renovação das polemicas anteriores. No proprio São Paulo seu maior orgão de publicidade não podia comprehender a attitude federal, que o Relatorio da Companhia acabava de desvendar. "Suspender as obras, inquerio o *Estado de São Paulo*, mas porque?" Continuando (6 de Maio de 1928):

As obras em questão representam uma necessidade indispensavel, sobre a qual estão todos de accôrdo. Eram consideradas urgentes, tão urgentes que o Governo anterior havia autorizado o inicio das mesmas ainda antes de preenchidas todas as formalidades legaes. Não temos o direito de duvidar da palavra do Dr. Guilherme Guinle quando fallando em nome da Companhia, affirmava: "Não se esqueça de dizer aos seus leitores que esse melhoramento da sua apparelhagem, as Docas o querem fazer sem onus de especie alguma, quer para o Governo, quer para o commercio, quer para as companhias de navegação".

Que interesses, pois, seriam feridos com a execução dessas obras de imprescindivel necessidade e das quaes só vantagens poderiam resultar para as forças productoras de São Paulo?

Mais:

Porque razão o Governo Federal, o "actual governo", assim se desinteressa de tão magno assumpto e não julga "conveniente" solicitar a rectificação dos termos do contracto para obter o seu registro pelo Tribunal de Contas?

Tem-se a impressão de que em tudo isto alguma coisa ha occulta, que não está precisa, que não parece limpa.

E' impossivel crêr que todo este movimento não tenha passado de uma criminosa comedia. Mas afinal temos o direito de querer saber quem é, e por que motivos, que está a brincar com os mais altos interesses das classes economicas de São Paulo.

Fallou-se mesmo na alienação da Companhia. Sobre ella não se havia pronunciado ainda a Directoria. A' noticia referiu-se Guilherme Guinle em assembléa geral (30 de Abril de 1928):

Em seguida pediu a palavra o Sr. Dr. Guilherme Guinle e disse que não desconheciam os Srs. accionistas a noticia que tomou caracter publico da venda da Companhia.

Occorre sómente que os accionistas que possuem acções que permittem o controle social receberam de um grupo de americanos do norte, não uma proposta firme, mas uma consulta se estariam dispostos a vender-lhes essas acções.

Na qualidade de representante daquelles accionistas, declarou o orador que estudaria com os seus companheiros a proposta que se lhes fizesse, mas desde logo uma preliminar estabelecera, nestes termos, os compradores assumiriam o compromisso de pagar aos accionistas que não quizessem continuar na sociedade o mesmo preço offerecido e ac-

ceito por elle e seus companheiros. Eis o que ha, e o orador precisava fazer essa declaração para tranquillizar todos os Srs. accionistas.

Tinha commentado em telegramma do Rio um orgão paulista que não havia poupado a Empresa (*Gazeta,* São Paulo, 7 de Maio de 1928):

> O Sr. Guinle desfaz-se, com pesar, da sua poderosa empresa, premido pelas exigencias de toda ordem, que o Governo, a proposito de tudo e a proposito de nada, faz ás Docas de Santos, deixando-a em desigualdade de condições de tratamento, perante companhias estrangeiras, da mesma natureza, estabelecidas no paiz.
>
> O que se releva aos inglezes e americanos, que podem reclamar, por vias diplomaticas, não se dispensa á Companhia nacional. A accusação não é feita a este Governo. Extende-se a todos os outros, por isso que é norma de conducta de todos.
>
> Aborrecido, contrariado, cansado de uma situação desigual e vexatoria, o Sr. Guilherme Guinle se inclinaria por uma das muitas propostas que lhe têm sido endereçadas, impondo apenas aos proponentes a condição de não se interessar por nenhum negocio, desde que não sejam adquiridas as demais acções espalhadas na praça, afim de evitar o prejuizo dos possuidores desses titulos, como aconteceu ha tempos, com as acções da Companhia Jardim Botanico, quando a Light adquiriu o controle das mesmas.

Ainda no Estado, outro jornal lamentou a noticia. Como estavam os tempos mudados! (*Diario da Noite,* 9 de Maio de 1928):

> A Companhia Docas de Santos constitue innegavelmente um padrão de capacidade dirigente dos nossos homens de negocios e technicos, pela actuação firme e proficua que nella se ha verificado desde o inicio do seu funccionamento, e ainda, prova certa da tenacidade no levar por diante uma iniciativa das mais arrojadas, nascida com recursos modestos e realizada, entre outros embargos, ante a hostilidade da febre amarella, então endemica e altamente lethal no scenario dos seus trabalhos.
>
> Santos era então uma paragem temida de estrangeiros e de nacionaes, innumeros dos quaes pagaram com a vida a temeridade de ahi se estabelecerem. O saneamento de Santos, ou o seu grande concurso para essa conquista, eis o primeiro fructo colhido dessa realização, que constitue um justo orgulho dos surtos nacionaes.
>
> Essa vantagem, entretanto, é apenas a moldura do quadro que se offerece aos nossos olhos hoje, na messe dessa expansão dia a dia dilatada, não só do nosso Estado, como daquelles que, por suas condições geographicas, tornam-se dependentes do grande porto brasileiro, para escoadouro, permuta de sua producção.

Mais:

> Seremos justos, diremos bem affirmando pura e simplesmente que a Docas deve a sua prosperidade a São Paulo? Certo que não. Impossivel occultarem-se as vantagens bilateraes, conforme já ficou visto. Forçoso é confessar a intimidade de interesses e proveitos reciprocos entre as duas partes e, mais, que São Paulo não seria hoje, talvez, o que attingiu se, cerca de quarenta annos atraz, Santos não houvera recebido o marco primeiro da installação portuaria que possue, facilitando o intercambio da producção estadual, incrementada por isso mesmo, como é palpavel, nas ultimas tres decadas, a sua actividade agricola, a troco da qual, aquelle porto tomou o segundo lugar na importação do paiz, nenhum outro lhe podendo deter o primeiro na exportação.
>
> Poderosa, nababesca talvez, é a Companhia Docas de Santos. Nada a admirar; é a resultante do meio em que opera. Nada precisa pedir,

antes renuncia, crescendo tão sómente á sombra do seu trabalho, emquanto insuffla prosperidade nos Estados seus clientes.

Mas o maior desabafo veio do amigo tradicional. Seria crivel que, por culpa de São Paulo, passasse aquella Companhia para mãos estrangeiras? (*Jornal do Commercio*, 13 de Maio de 1928):

> As Docas de Santos constituem um dos mais justos motivos de ufania da nossa capacidade de realização technica e da agudeza da visão financeira e economica dos filhos deste grande paiz singularmente desajudado do Governo.
>
> O poderoso espirito de iniciativa de Gaffrée e Guinle logrou, através de grandes esforços, conduzidos sempre com rara tenacidade e patriotismo, dotar o Estado de São Paulo daquelle extraordinario melhoramento, aperfeiçoando todos os dias a notavel obra e habilitando-a a ir servindo cada vez melhor os interesses do formidavel progresso e desenvolvimento daquella importante unidade federada.
>
> A Empresa nacional que aquelles dois saudosos compatriotas organizaram e dirigiram tão largos annos com a cooperação de outras summidades brasileiras, continuou prosperando sob a direcção dos herdeiros, entre os quaes não é favor destacar a actividade sem par do Sr. Guilherme Guinle, joven millionario pertencente a uma familia de eleição, cuja fortuna não conhece outro emprego que não seja o bem do Brasil.

Adiante:

> Não póde deixar de espantar que os depositarios desse legado de honra da brasilidade se disponham a cedel-o a estrangeiros, quando a situação da Empresa toca o auge, e é plenamente capaz de expandir-se até onde fôr necessario, sob direcção nacional. Deve haver razões profundas e fundadas para o gesto de renuncia que se esboça, e cremos prestes a confirmar-se. Para nós, esse gesto de renuncia ha de ser tambem um movimento de cansaço diante das hostilidades surdas da administração nas suas relações com a Empresa, e vae no facto uma prova mais da incomprehensão que o Governo tem dos interesses nacionaes.
>
> Só poderia, noutras circumstancias, lisongear-nos o affluxo dos capitaes estrangeiros tomando aqui a iniciativa de emprehendimentos lucrativos. Mas ha de por força entristecer bastante todos os patriotas a facilidade com que estamos vendo o ouro americano aproveitar a situação do nosso decretado cambio baixo para deitar mão ás grandes empresas brasileiras, que o Governo do paiz, em vez de ajudar, persegue e destrata com toda a sorte de caprichos, exigencias e alcavalas fiscaes.

Mas foi breve a restricção. De 21 de Março de 1928 datava a communicação á Empresa sobre a nova posição do Governo Federal. De 16 de Junho, — menos de tres mezes, — se retomou o fio interrompido, com o decreto n. 18.284, que autorizou a reabertura do capital e a construcção das obras de ampliação. No intervallo, havia a Empresa representado ao Ministro da Viação sobre a necessidade de se não interromperem os trabalhos, ainda que mesmo sob sua só responsabilidade (2 de Maio de 1928):

> Pelo officio n. 69, de 21 de Março proximo passado, o Sr. Chefe da Fiscalização do Porto de Santos communicou a esta Companhia a resolução de V. Ex., determinando que não fossem iniciadas as obras e installações novas, naquelle porto, visto haver sido negado o necessario registro, pelo Tribunal de Contas, aos termos lavrados em virtude dos decretos de approvação dos primeiros projectos e orçamentos de

algumas daquellas obras, occurrencia essa que V. Ex. julgou bastante para tornar sem effeito a autorização, que esta Companhia recebera, para a execução do programma de obras e acquisições novas, estudado e adoptado para a ampliação e modernização das installações do porto julgadas de caracter urgente.

Esta Companhia lamentando a occurrencia, de que resultará uma demora na realização dessas obras e acquisições, se declara sciente da determinação de V. Ex. e aguardará os resultados do novo estudo, que, pelo mesmo officio citado, teve conhecimento, ser desejo de V. Ex. mandar fazer, não só sob o ponto de vista legal, como, principalmente, tendo em vista os multiplos interesses da União no porto de Santos.

Esta Companhia está prompta para prestar o auxilio, que lhe seja solicitado, para a realização dos novos estudos que V. Ex. vae mandar fazer.

Mais:

Na conferencia que V. Ex. teve a bondade de conceder á Directoria desta Companhia em 10 de Janeiro do corrente anno, teve ella a opportunidade de communicar a V. Ex. o que occorrera em relação á execução das referidas obras novas e acquisições, autorizadas para a ampliação das installações do porto de Santos. As informações, que foram, então, prestadas a V. Ex., estão resumidas em notas escriptas, que foram deixadas em mãos de V. Ex., e de que esta Companhia junta uma copia, notas essas pelas quaes se vê que algumas das mesmas obras e acquisições já tiveram inicio de realização, attendendo á urgencia com que eram reclamadas.

Não parecendo conveniente suspender a execução das obras já iniciadas e que estão em franco andamento, nem deixar de utilizar, no trafego do porto, a nova apparelhagem adquirida, parte da qual já se acha em uso, ou em Santos, e parte a chegar, esta Companhia pede a V. Ex. que a autorize a proseguir na execução dessas obras e a se utilizar da referida apparelhagem, ainda que sem o direito de solicitar a inclusão do respectivo custo na conta de seu capital, até que o Governo realize os estudos que pretende fazer sobre a ampliação das installações do porto e que julgue as obras e a apparelhagem em questão uteis e necessarias ao serviço do mesmo porto, fazendo-as incluir no programma que vae ser organizado.

Ainda:

Entre as obras iniciadas estão as installações para inflammaveis, da ilha de Barnabé, de cuja execução resultará notavel baixa no preço da gazolina, em todo o *hinterland* de Santos; está a construcção de dois armazens externos, isolados, que receberão gazolina e kerozene em caixas, emquanto não se completem as installações da ilha de Barnabé, armazens cuja necessidade acaba de ser provada, pois, por falta de qualquer outro espaço disponivel, teve que ser utilizado um delles que já está concluido e que recebeu grande carregamento de gazolina em caixas, com prévia autorização do Sr. Inspector de Portos. Na apparelhagem nova, a chegar, estão os 36 guindastes novos, modernos, de rapida acção, com grande altura de elevação de carga e grande raio, indispensaveis no serviço de carga e de descarga dos novos e grandes transatlanticos cuja altura torna inuteis os antigos guindastes em uso no cáes.

Essa situação em que a Companhia se colloca, que é, sem duvida, prejudicial a seus interesses, é, no entanto, a que lhe convem nesta emergencia, á vista dos contractos de execução e de fornecimento que firmou. Ousa a Companhia solicitar essa providencia, visto que della resultará, sem onus para o Governo e sem prejudicar os seus intuitos, a vantagem notavel, para o porto, de se utilizar das installações em realização.

Por fim:

> E, para que, no futuro e na eventualidade de serem julgadas uteis e necessarias ao porto, as referidas obras e acquisições, possa o Governo ter, sobre ellas, completas e fidedignas informações, esta Companhia ousa, ainda, pedir a V. Ex. que autorize o Chefe da Fiscalização do Porto de Santos a acompanhar as mesmas obras e acquisições, apesar de realizadas por conta e risco desta mesma Companhia da mesma forma que o faria se se tratasse de obra em execução normal.
>
> A autorização que fôra dada pelo Governo para a execução das obras e installações novas resultou de um accôrdo em que, para attender aos objectivos do mesmo Governo, naquella occasião, e á vista da urgencia com que essas mesmas obras e installações eram reclamadas, concordou esta Companhia em assumir novos encargos e riscos, que não lhe são determinados por seus contractos, sem entretanto, qualquer nova vantagem, ou proveito. Com a resolução de V. Ex. tornando sem effeito aquella autorização, pensa esta Companhia haver o Governo desistido das vantagens conseguidas no referido accôrdo, estando ella, assim, exonerada daquelles encargos e riscos, que assumira.

Havia a Companhia pensado executar as obras de ampliação sob o mesmo regimen que prevaleceu até o encerramento do capital em 1922, clausula que tambem acceitou em 1926, attendendo ao appello então feito pelo Ministro da Viação; do mesmo modo annuio a Empresa a construir o edificio da Alfandega de Santos e outras obras federaes até o maximo de 10.000 contos de réis, segundo o mesmo regimen pelo qual se construira e entregara ao Governo o edificio para os Correios e Telegraphos. E não podia haver duvida de que apreciaria a União essa attitude, assumida sem novas vantagens e correndo novos riscos. Com effeito, reabrio-se o capital, autorizaram-se essas novas obras. O decreto n. 18.284, de 16 de Junho de 1928, assim dispôz:

> O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo á necessidade de serem ampliadas as installações do porto de Santos; attendendo á necessidade de serem aprofundados o ancoradouro, o canal de entrada e a barra do mesmo porto, de modo a garantir accesso franco para transatlanticos de calado até dez metros; attendendo á conveniencia e opportunidade de ser construido um edificio novo para a Alfandega de Santos, assim como as installações indispensaveis para a defesa sanitaria do porto, para o serviço da Inspectoria de Immigração e para o expurgo de productos vegetaes importados; tendo em vista o que requereu a Companhia Docas de Santos, concessionaria das obras de melhoramentos do mesmo porto, as informações prestadas pela Inspectoria Federal de Portos, Rios e Canaes e de conformidade com o disposto na lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869, lavrado em virtude do decreto n. 7.578, de 4 de Outubro do mesmo anno, decreta:
>
> Artigo unico. Fica autorizada a Companhia Docas de Santos a realizar as obras e acquisições necessarias á ampliação das installações do porto de Santos, ao aprofundamento do ancoradouro, canal e barra do mesmo porto, á construcção do novo edificio para a Alfandega, as installações para a defesa sanitaria do referido porto, para os serviços da Inspectoria de Immigração e para os de expurgo de productos vegetaes importados, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.

Estas foram as clausulas do decreto:

> Clausula I — Fica autorizada a Companhia Docas de Santos, concessionaria das obras de melhoramento do porto de Santos:
>
> *a*) a ampliar suas installações nesse porto, realizando as obras e acquisições que constam da relação que a esse acompanha, rubricada pelo director da Directoria Geral desta Secretaria de Estado;

b) a aprofundar o mesmo porto e seu canal de entrada, assim como o banco da barra, de modo a dar franco accesso a transatlanticos com calado de dez metros;

c) a construir, na área de terreno pertencente ao Governo Federal, e que está, em parte, occupado pelo actual edificio da Alfandega, um novo edificio, que será entregue ao mesmo Governo e onde voltará a ser installada essa e outras repartições federaes;

d) a construir no local denominado "Itapema", em terrenos pertencentes ao Governo Federal, a estação sanitaria de Santos, que será entregue ao mesmo Governo, logo que seja concluida e para cujo serviço construirá e conservará uma ponte de atracação para os navios que necessitarem de expurgo, ponte que, quanto á movimentação e guarda das mercadorias, que alli tenham de ser desembarcadas, será considerada como parte do cáes em trafego, e, como tal, sujeita aos regulamentos, quer fiscaes, quer dos serviços da Companhia, que regem essa movimentação e guarda de mercadorias naquelle cáes;

e) a construir e entregar ao Governo Federal um pavilhão com as necessarias installações para o serviço da Inspectoria de Immigração;

f) a construir e entregar ao Governo Federal, uma camara, com as necessarias installações para o expurgo de productos vegetaes importados.

Clausula II — Fica reaberta a conta de capital da Companhia Docas de Santos, que foi encerrada pelo aviso n. 252, de 18 de Dezembro de 1923, para que lhe sejam incorporadas as despesas com a realização das obras e acquisições a que se refere a clausula I.

Clausula III — A incorporação de despesas á conta de capital da Companhia Docas de Santos, a que se refere a clausula II deste decreto, será feita de conformidade com o disposto na clausula IV das que baixaram com o decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909.

Clausula IV — Terminadas as obras e acquisições a que se refere a clausula I deste decreto e incorporadas as despesas com sua realização á conta de capital, recalculando-se, então, a quota destinada á formação do fundo de amortização, a que se refere o § 4° do artigo 1° da lei numero 1.746, de 13 de Outubro de 1869, tomando-se em consideração o novo capital que tiver sido incorporado aquella conta e o valor que, nessa occasião, apresentar o referido fundo de amortização. Essa nova quota, que substituirá a que foi determinada em 1923, e que vem sendo, semestralmente, deduzida dos lucros liquidos da Companhia, deverá permittir que aquelle fundo de amortização, a cuja formação se destina, reproduza, no fim do prazo da concessão, o capital que accusar a referida conta de capital, na occasião de seu novo encerramento.

Clausula V — As novas obras e acquisições, a que se refere a clausula I, deverão ficar concluidas dentro do prazo de sete annos, contados da data do presente decreto. Novamente encerrada a conta de capital da Companhia Docas de Santos, nenhuma obra nova ou acquisição poderá ser feita sem prévio accôrdo entre o Governo e a mesma Companhia.

Clausula VI — De cada uma das obras e acquisições, a que se refere a clausula I deste decreto, a Companhia Docas de Santos submetterá á approvação do Governo os respectivos projectos e orçamentos, com a indicação do prazo necessario á sua realização, fazendo acompanhar esses documentos, quando necessario fôr, com especificações e memorias justificativas.

Clausula VII — Constituindo as obras e acquisições a que se refere este decreto, dependencias das obras de melhoramentos do porto de Santos, sua execução continuará sujeita aos contractos vigentes da Companhia Docas de Santos, salvo o que achar diversamente estabelecido nas presentes clausulas, ficando, assim, bem entendido que a referida Companhia annue em realizar as mencionadas obras e acquisições sem modificação no prazo de sua concessão, fixado na clausula VI do decreto n. 966, de 7 de Novembro de 1890, nem na faculdade que o Governo tem, desde 7 de Novembro de 1922, de encampar, em qualquer tempo, as obras, installações e demais propriedades da mesma Companhia.

Clausula VIII — O custo das obras e installações, que a Companhia fica autorizada a realizar, em proveito dos serviços federaes no porto de Santos, e que estão previstas nas lettras *c, d, e,* e *f,* da clausula I deste decreto, não excederá a importancia maxima de dez mil contos, salvo accôrdo entre o Governo e a mesma Companhia.

Clausula IX — Continuam em vigor as clausulas dos decretos anteriores não modificadas pelas do presente decreto.

Como resumo geral das obras e acquisições, esta enumeração:

Resumo geral das obras e acquisições necessarias á ampliação das installações do porto de Santos, a que se refere a lettra *a* da clausula I do decreto n. 18.284, de 16 de Abril de 1928:

1. Preparo e equipamento de um pateo para o deposito de volumes pesados.
2. Installações para inflammaveis, explosivos e corrosivos, na ilha de Barnabé.
3. Ampliações dos carregadores mechanicos de café.
4. Augmento do numero de guindastes electricos do cáes, com 12 de tres toneladas e 24 de seis toneladas, trabalhando estes com garras para a descarga mechanica do carvão.
5. Acquisição de seis locomotivas a vapor para o serviço do trafego.
6. Construcção de 30 vagões de oito rodas.
7. Construcção dos armazens externos ns. XVII, XVIII, XIX e XX, com 240 por 40 metros, e de dois outros com 100 por 40 metros, com pateo intermediario, coberto, medindo 40 metros de comprimento.
8. Construcção de um armazem para couros, á margem da linha ferrea da Allamôa.
9. Ampliação do armazem frigorifico.
10. Installações para descarga mechanica do trigo a granel.
11. Transformação do armazem interno n. 16 em armazem de bagagem.
12. Acquisição de pequena apparelhagem auxiliar para a movimentação de mercadorias.
13. Novas linhas ferreas e desvios, necessarios ao trafego.
14. Obras complementares de calçamento, agua, esgoto, drenagem de aguas pluviaes e fechamento.
15. Construcção do edificio e acquisição do necessario apparelhamento para a extincção de incendios.
16. Collocação de cabeços de amarração do typo dos do cáes do Rio de Janeiro.
17. Construcção de fluctuantes para afastar do cáes os vapores que atracam.
18. Ampliação dos edificios e das installações das officinas mechanicas e electricas e da carpintaria.
19. Ampliação da casa de guinchos da Mortona.
20. Ampliação da rêde de distribuição da energia electrica.
21. Ampliação da rêde telephonica e installação de avisadores de incendio.
22. Ampliação e melhormanto na installação hydro-electrica de Itatinga, reforço das linhas de transmissão e construcção da linha de emergencia até á Usina de Cubatão.
23. Ampliação e melhoramento das installações de pedra e terra.
24. Acquisição de novas embarcações de serviço.
25. Installações completas para a descarga e armazenagem de trigo a granel.
26. Aterro dos terrenos baixos do Vallongo, creando a área necessaria para desvios de triagem, carvoeiras e depositos diversos.

27. Alargamento da faixa do cáes, entre os armazens internos numeros 7 a 12.

28. Acquisição de uma cabrea fluctuante para 150 toneladas.

29. Acquisição de um rebocador de alto-mar, apparelhado para salvamento.

30. Installação de um aero-porto.

Directoria Geral de Contabilidade do Ministerio da Viação e Obras Publicas, 16 de Junho de 1928. Bernardo Marianno de Oliveira, Director Geral interino.

O contracto entre o Governo Federal e a Companhia, com as clausulas deste decreto, foi lavrado no Ministerio da Viação aos 3 de Setembro de 1928 e registrado pelo Tribunal de Contas na sessão de 24 do referido mez.

Occorrendo, depois de 1930, a crise internacional de cambios, moedas e exportações, na qual o café ia soffrer grande golpe, bem claro era que todas essas obras só podiam levar-se a termo com prudencia, dentro dos annos marcados. Parte dellas já vimos que se tinham iniciado após o decreto n. 17.457, de 6 de Outubro de 1926 que as autorizou; e outras logo depois do decreto n. 18.284, de 16 de Junho de 1928, que as reabrio. Desde então até fins de 1929, a cadencia na construcção foi accelerada, executando-se no correr de anno e meio, isto é, em um quarto do prazo fixado, mais de um terço dos trabalhos. Em 1930, porém, só tiveram inicio as obras de absoluta urgencia, despendendo-se, apesar disso, 11.500 contos, o que já elevava a 41.000 contos o custo das obras e acquisições realizadas, com entrega ao publico de algumas importantes, entre as quaes a installação para descarga pneumatica do trigo (21). Em 1931 as despesas subiam a 50.000 contos, despendendo-se somma relativamente pequena, pela prudencia com que se proseguiam os trabalhos. Construio a Companhia, a pedido do Instituto de Café, em seis mezes, armazens externos com a área total de quasi 50.000 metros quadrados (22). Em 1933, não se iniciaram obras novas, proseguin-

---

(21) "Encontrareis no relatorio do Sr. Inspector Geral completas informações sobre essas obras e acquisições. Desejamos, comtudo, mencionar aqui que foram entregues ao trafego as installações para inflammaveis da ilha de Barnabé, onde novos tanques de gazolina, oleo e kerozene estão ainda em construcção, exigidos pelo rapido desenvolvimento que tem tido a importação desses combustiveis pelo nosso porto; foi tambem entregue ao trafego, depois de devidamente alfandegado, o pateo de volumes pesados; do mesmo modo, entrou em funccionamento a installação para descarga pneumatica de trigo, que serve ao Moinho Paulista; chegaram e entraram em serviço duas barcas dagua, destinadas ao abastecimento rapido dos vapores correios, bem como o grande rebocador de alto mar, perfeitamente apparelhado para salvamento, adquirido para attender ás exigencias do serviço da Companhia e para preencher uma grave lacuna que se observava no porto de Santos". Relatorio da Directoria, 1931.

(22) "O programma traçado para as obras e acquisições a se realizarem em 1931, exigia somma bastante inferior á que foi despendida, mas, vimo-nos na contingencia de attender á conveniencia do Instituto de Café, que precisava de prompto deposito, em Santos, de 3.000.000 de saccas no minimo. Para tal fim não dispunhamos de espaço, de forma que, foi necessario emprehender a construcção de novos armazens externos, que offerecessem a área de 66.800 metros quadrados, assumindo a Companhia a obrigação de entregar, no minimo, 24.500 metros quadrados, em 180 dias.

"Nessas condições, em relação á construcção de armazens externos, fomos forçados, não só a dar grande intensidade ao trabalho, como a augmentar a área a construir. O Instituto de Café tomou, em locação e por contracto, a área total exigida. A Companhia cumpriu o compromisso assumido, entregando, em 180 dias, 31.300 metros quadrados, e até ao fim do anno de 1931, mais 28.700 metros quadrados, restando apenas um armazem, com 6.800 metros quadrados, que ficou concluido e foi entregue já no anno corrente. A obra vultuosa, realizada em tão curto prazo, é um attestado valioso da capacidade e efficiencia de nossa organização". Relatorio da Directoria, 1932.

do a Empresa apenas nas em andamento. Apesar disso, elevou-se o custo total a 55.000 contos. Em 1934, já era esse custo de 58.000 contos, mantido o criterio de construcção lenta.

Dentre as grandes obras que a Companhia Docas de Santos então realizou, avultam as novas installações para descarga e armazenamento de inflammaveis, explosivos e corrosivos na ilha de Barnabé. A antiga installação, que a Companhia possuia, estava localizada no bairro denominado Allamôa, á margem da Estrada de Ferro São Paulo Railway, local este que, com o desenvolvimento da cidade, se tornou um bairro de armazens, o que redundava em grave risco não só para a segurança do seu deposito como da propria cidade. A necessidade de se construirem installações proprias para a descarga e armazenamento de gazolina a granel, levou Oscar Weinschenck a projectar as installações de Barnabé, reunindo assim, em um só trecho do porto, a descarga e armazenamento de inflammaveis, explosivos e corrosivos, como aconselha a bôa technica portuaria moderna e a propria segurança do porto e da cidade que este serve.

A razão de ter sido escolhida a ilha de Barnabé é que, além de estar situada na margem opposta da cidade, distante desta cerca de 500 metros, permitte, por sua propria topographia, collocar entre a cidade e os tanques de gazolina uma cortina natural, constituida pelos morros nella existentes, que se desenvolvem parallelamente ao seu littoral, defendendo igualmente os navios que a ella estiverem atracados, de qualquer accidente nos tanques. Foi construido um cáes com 300 metros de extensão e 10 metros de profundidade em aguas minimas; este comprimento permitte a atracação simultanea de dois navios tanques, dos maiores actualmente existentes. O cáes está apparelhado com 4 guindastes electricos, com a capacidade de 3 toneladas cada um.

Para deposito de gazolina, kerozene e gaz-oil a granel foram construidos grandes tanques metallicos. Todos os tanques são protegidos por muros de recinto em concreto armado, que formam verdadeiras bacias de volume igual ao do tanque afim de conter o liquido em caso de accidente. Os tanques possuem installações proprias para lavagem e para enchimento automatico de tambores, vagões e auto-tanques. Cada tanque está ligado directamente a suas caixas de valvulas no cáes por canalizações subterraneas independentes. Ahi, com mangotes flexiveis, é feita a ligação dos encanamentos de terra com a bomba de bordo, sendo o liquido bombeado directamente do navio ao tanque.

Na faixa do cáes existem dois armazens de concreto armado, de 100 X 20 metros, separados por um pateo de 30 metros; cada armazem tem a capacidade de armazenamento de 80.000 caixas de gazolina ou kerozene.

Tanto os tanques como os armazens são servidos por linhas ferreas de 1m.60 de bitola e ruas calçadas a parallelepipedos. O trafego entre a ilha e a cidade é feito por dois *ferry-boats*, com a capacidade de 5 vagões, dos maiores actualmente em trafego, e dois automoveis-tanques. A duração da viagem entre a cidade e a ilha é de 15 minutos apenas, comprehendidas as respectivas manobras de atracação e desatracação nas respectivas pontes.

Curioso é accentuar que Guilherme B. Weinschenck construio toda a muralha do cáes de Santos, cuja espessura é de 4 metros; cerca de 20 annos depois, um novo material de construcção — o concreto armado — veio permittir ao filho, Oscar Weinschenck, construir a muralha do cáis de Barnabé com apenas 40 centimetros de espessura, ou sejam 10 vezes menos.

CAPITULO LXXIX

ALGARISMOS DIVERSOS

Neste decennio são de registrar-se mais pormenorizadamente certos algarismos referentes ao custeio do trafego e ao movimento do cáes.

Sobre o custeio do trafego, é de recordar a celeuma que, em 1909, levantou o decreto Nilo-Sá, reconhecendo á Companhia, como ás de outros portos, 40 % de sua renda bruta para despesas de custeio. Chegou-se a sustentar mesmo que a Santos bastaria 21 %. A verdade, comtudo, era que a porcentagem de 40, si parecia justa no momento, se foi pouco a pouco tornando depois insufficiente. Já no Relatorio de 1926, primeiro anno do decennio em estudo, se referio a Directoria a isso; e nos posteriores, inclusive o ultimo conhecido, de 1935, não deixou o facto em silencio. Acima de 40 % em 1924, as despesas de custeio foram crescendo, pelo que requereu a Empresa (24 de Novembro de 1927) fossem examinadas pelo Governo. Annuiu este á solicitação, designando uma commissão composta de Arthur A. de Oliveira Borges, engenheiro fiscal, João Felicio dos Santos, Abelardo Lobo Vianna, Antonio A. Castro Rios e Augusto D. Monteiro.

Essa commissão realizou a tomada de contas das despesas do trefego, examinando minuciosamente os livros e documentos em Santos e na matriz no Rio de Janeiro, não só nos quatro annos referidos pelo Ministro, como ainda no de 1928, que findára. Seu parecer reconheceu que as despesas de custeio, no periodo 1924-1928, tinham subido pouco a pouco de 43,32 % para 55,72 %. Este foi o termo de verificação (28 de Agosto de 1929):

> Aos 28 dias do mez de Agosto de 1929, a Commissão composta do Dr. Arthur Assis de Oliveira Borges, Chefe da Fiscalização do Porto de Santos, Dr. João Felicio dos Santos, Engenheiro Ajudante interino, e Abelardo Lobo Vianna, auxiliar de escripta de 1ª classe, contractado, para examinar a escripturação das despesas da Companhia Docas de Santos, durante o quinquennio 1924 a 1928, de accôrdo com as instrucções constantes dos officios ns. 2.507, de 26 de Novembro de 1928 e 119-G, de 27 de Junho de 1929, da Inspectoria Federal de Portos, Rio e Canaes, encerrou no Escriptorio do Trafego, no Paquetá, da mesma Companhia, os seus trabalhos, que foram iniciados a 1° do mez de Julho ultimo.
>
> Ahi, nesse Escriptorio, examinou os documentos relacionados nos annexos ns. 1 a 5, confrontando-os com os do assentamento no livro Diario, onde foram lançadas, em ordem chronologica, as despesas da Companhia Docas de Santos, por conta do Custeio, effectuadas pela Superintendencia, Inspectoria Geral e Directoria da Companhia. Em seguida examinou no Escriptorio da Construcção, tambem em Santos, os documentos ahi archivados, constantes dos annexos numeros 6 a 10 e, por ultimo, os existentes no Escriptorio Central, no Rio de Janeiro.

Adiante:

> Tendo encontrado todos os documentos em perfeita harmonia com os lançamentos do livro Diario, feitas as glosas, constantes do annexo n. 16, por se tratar de despesa em suspenso, paga sob protesto, a Commissão apurou que a despesa da Companhia Docas de Santos, por conta do Custeio, foi de:

Em 1924	16.444:590$200
" 1925	24.443:116$049
" 1926	24.466:285$481
" 1927	25.372:419$015
" 1928	28.636:473$800

E, como a renda bruta arrecadada no Porto, pela Companhia Docas de Santos, foi de:

Em 1924	37.954:034$336
" 1925	50.243:476$164
" 1926	44.829:439$429
" 1927	47.715:017$071
" 1928	51.387:711$460

segue-se que o coefficiente da despesa, por conta do custeio, sobre a receita, foi de:

Em 1924	43,32 %
" 1925	48,64 %
" 1926	54,57 %
" 1927	53,17 %
" 1928	55,72 %

Donde a média annual de 51,08 % para o quinquennio considerado de 1924 a 1928.

Depois dessa verificação, a porcentagem não deixou de crescer: 1929, 56,58 %; 1930, 64,27 %; 1931, 60,61 %; 1932, 63,26 %; 1933, 58,32 %; 1934, 63,04 %. Se em 1932 a elevação se justificou em parte, com a paralysação dos serviços portuarios durante tres mezes (revolução de São Paulo), em contraste com a impossibilidade de reducção proporcional das despesas, explicou a Directoria o novo augmento em 1934 pelas seguintes razões (Relatorio de 1935):

a) Reducção na renda correspondente á armazenagem interna (ou aduaneira), causada pelas novas bases e porcentagens estabelecidas pelo decreto n. 24.324, de 1° de Junho de 1934, para a respectiva cobrança.

b) Augmento das despesas de custeio, em virtude da exigencia de pagamento pela Companhia, de impostos de que está isenta em virtude de seus contractos. Com effeito:

Estendendo a cobrança da taxa portuaria de 2 %, ouro, ao porto de Santos (hoje addicional de 10 %, sobre os direitos), exige o Governo Federal que a Companhia pague esse novo tributo que tomou caracter de imposto aduaneiro de importação, apesar de estar ella isenta, por contracto, de direitos alfandegarios.

Considerando o carvão nacional similar ao estrangeiro, exige o Governo Federal o pagamento de direitos sobre o que a Companhia importa, além dos onus decorrentes da acquisição da quota obrigatoria de carvão nacional.

c) Augmento das despesas de custeio, em virtude da legislação social e da elevação de salarios e ordenados. Effectivamente a legislação, concedendo ferias remuneradas, elevou o custo de todos os serviços e por outro lado a Companhia se viu na contingencia de augmentar os salarios e ordenados de seu pessoal, em virtude do laudo da Commissão Especial, nomeada pelo Sr. Ministro do Trabalho, para estudar as reclamações feitas pela União Beneficente dos Operarios da Companhia Docas de Santos.

d) A movimentação do algodão exportado, para a qual não nos achavamos convenientemente apparelhados.

Com relação ao trafego no cáes, já vimos como a renda da Companhia caiu em face da crise internacional das exportações, cambios e moedas. E' interessante verificar seu reflexo no trafego do cáes. Em mercadorias despachadas, navios e passageiros entrados e sahidos, estes foram os quadros no decennio:

Vista de Paquetá aos Outeirinhos tirada do Monte Serrat (1932)

	Passageiros		
	Entrados	*Sahidos*	*Transito*
1926	93.413	52.355	224.280
1927	94.620	49.743	263.519
1928	80.625	51.992	240.582
1929	88.823	54.718	263.169
1930	58.437	55.312	261.458
1931	38.425	39.249	186.169
1932	36.163	30.636	104.793
1933	57.389	31.921	125.152
1934	55.807	31.645	122.133

Quanto aos navios entrados e sahidos, a queda não foi tão accentuada, mas assim mesmo se deu:

	Navios entrados		*Navios sahidos*		*Tonelagem de registro*	
	A vapor ou motor	A vela	A vapor ou motor	A vela	Entradas	Sahidas
1926	2.630	38	2.643	44	7.501.869	7.541.946
1927	2.980	38	2.970	39	9.076.765	9.052.702
1928	3.488	42	3.482	40	10.274.340	10.274.872
1929	3.403	35	3.408	40	10.785.621	10.808.124
1930	3.264	26	3.273	26	11.100.285	11.126.505
1931	3.062	28	3.045	28	10.245.891	10.220.884
1932	2.105	27	2.097	26	7.153.443	7.131.064
1933	2.938	23	2.941	24	10.191.959	10.217.275
1934 (24) . . .	2.849	20	2.846	19	10.190.053	10.178.105

Iniciada, por sua vez no decennio, a navegação aerea regular, foi Santos ponto de abastecimento e parada, crescendo em consequencia o movimento. Referiose a Directoria a isso, no seu Relatorio de 1930:

> Pela primeira vez surge em nossos relatorios esta rubrica, abrangendo o serviço de navegação aerea por hydro-aviões, serviço que vae tomando vulto e para o qual devemos construir, em breve, o conveniente porto.
>
> Durante o anno de 1929 chegaram a Santos e partiram, fazendo o serviço de transporte de passageiros e malas postaes, 303 hydro-aviões, com 303 toneladas de registro.

No anno seguinte, 1930, o numero foi de 344 hydro-aviões, com 1.005 toneladas de registro; em 1931, de 401, com 703 toneladas; em 1932, de 365, com 974 toneladas; em 1933, de 452, com 1.194 toneladas; e em 1934, de 456, com 1.313 toneladas de registro.

Relativamente ao movimento do cáes, este quadro fornece a tonelagem das mercadorias que por elle transitaram:

---

(23) Ha a notar tambem o movimento de navios de guerra no porto, nacionaes e estrangeiros: 1929, 14; 1930, 11; 1933, 19; 1934, 18. A maioria foi sempre de nacionaes.

	Importação	
	Do estrangeiro	*De cabotagem*
1926	1.452.224	370.663
1927	1.588.264	454.704
1928	1.831.811	534.476
1929	1.891.986	526.177
1930	1.376.617	387.877
1931	1.026.925	409.357
1932	1.747.369	363.659
1933	1.205.782	406.165
1934	1.258.508	381.599

	Exportação	
	Para o estrangeiro	*De cabotagem*
1926	663.541	74.093
1927	745.463	90.273
1928	711.741	105.781
1929	747.779	108.855
1930	822.635	98.128
1931	911.445	121.916
1932	572.475	120.352
1933	870.413	139.025
1934	1.001.446	147.439

Este quadro accentua bem o reflexo da crise geral e do Brasil no cáes, com uma queda desde 1930, depois dos annos mais altos do decennio, — 1926 e 1929. Sem que a importação deixasse de predominar, a exportação foi crescendo. Em 1928, o movimento de Santos excedeu de 3 milhões de toneladas, "sem que, commentou a Directoria no Relatorio de 1929, tivesse havido qualquer embaraço na realização desse trafego, o que, aliás, devia ser esperado tendo em vista que o coefficiente de utilização do cáes se elevou, apenas, a 675 toneladas por metro-anno, ainda distante do que póde ser supportado, normalmente, por um cáes convenientemente apparelhado". Mas foi a proposito de 1929 (que excedeu ao de 1928 em 90.988 toneladas, com um coefficiente de utilização do cáes de 694 toneladas por metro-anno) que escreveu a Directoria (Relatorio de 1930): "esse coefficiente em um porto convenientemente apparelhado póde crescer até 1.000 toneladas por metro-anno, sem que as installações demonstrem incapacidade". Não havia melhor resposta ás criticas anteriores, sobretudo de 1923-1926, todas responsabilizando o cáes pelo abarrotamento de mercadorias. No anno anterior o *Estado de São Paulo* tinha accentuado ao escrever (9 de Março de 1928):

> Desde que foi regularizada a situação do porto de Santos, depois do ultimo congestionamento grave, verificado em 1924, tem-se repetido a intervallos quasi periodicos as ameçadas de novos congestionamentos. E' natural que assim seja. A crise verificada naquelle anno foi debellada graças a medidas de emergencia que não removeram as causas da mesma.
>
> A simples permanencia dessas causas, que em ultima analyse se resumem no estrangulamento da linha da São Paulo Railway nos planos inclinados da Serra, é sufficiente para manter a ameaça de outras crises, que podem-se manifestar com consequencias gravissimas para a economia paulista, de um momento para outro.

Mais:

> Todos os annos essa ameaça assume um caracter mais intenso. Ainda no anno passado o *Estado de São Paulo* promoveu minucioso inquerito ás condições do porto de Santos, justamente motivado por uma aggravação daquella ameaça constante.
>
> Nesse inquerito ficou demonstrado o que já diversas vezes tinhamos dito e que não nos fatigamos de repetir, na esperança de que um dia, emquanto ainda é tempo, este grave e urgente problema seja encarado com a disposição seria de resolvel-o. O que temos affirmado e continuamos a repetir, o que todo o mundo de bôa fé sabe, é que as crises periodicas do porto de Santos não são crises portuarias; são crises ferroviarias. A sua causa é a capacidade limitada das linhas da São Paulo Railway para attender ao movimento daquelle porto.

O quadro das mercadorias movimentadas mostrou que, na importação, prevaleceram o carvão e o trigo e, depois, tambem, o oleo combustivel e a gazolina; e na exportação, o café, a banana, as carnes tiveram papel maior. Registrados desde 1930 os algarismos referentes a esses artigos no seu Relatorio, escreveu a Directoria:

> A importação continuou a constituir o principal contingente para o movimento do porto. A relação entre a exportação e a importação, que havia sido de 1:1,59 em 1933, baixou ligeiramente em 1934, pois, foi de 1:1,42.
>
> O coefficiente de utilização do cáes se elevou a 593 toneladas por metro-anno, quando em 1933 foi de 557 toneladas.
>
> Na importação do estrangeiro, continuaram a predominar o trigo, o carvão, o oleo combustivel e a gazolina. Esses quatro artigos constituiram 61.67 % da tonelagem total importada do estrangeiro, em que o trigo figura em 21,68 %; o carvão em 16,82 %; o oleo combustivel em 13,95 % e a gazolina em 9,22 %.
>
> As porcentagens correspondentes ao anno de 1933 foram respectivamente, 25,10 %, 21,74 %, 13,86 % e 8,34 %, que sommadas accusam 69,04 %.

Ainda:

> Na exportação para o estrangeiro, continuaram a predominar o café, a banana, o algodão em rama e a torta de algodão. Representam essas mercadorias, na exportação total para o estrangeiro: café, 64,19 %; banana, 10,93 %; algodão em rama, 6,40 %, torta de algodão, 3,42 %.
>
> O café exportado em 1934, tanto para o estrangeiro como por cabotagem, se elevou a 10.745.736 saccas, excedendo a quantidade registrada em 1933, de 264.521 saccas.

Merecem ainda referencias alguns factos do decennio. Assim o serviço de electricidade continuou a ser feito pela usina de Itatinga, fornecedora de energia para as necessidades do cáes e da cidade e cincumvizinhanças. Disse sobre ella, entre outras coisas, a Directoria (Relatorio de 1931):

> Foram aprovadas pelo Governo as novas taxas e as condições geraes para o fornecimento das sobras da energia electrica da usina hydro-electrica de Itatinga, bem como a minuta do contracto que já foi firmado entre nossa Companhia e a The City of Santos Improvements Company Limited, a quem fornecemos a energia de cuja distribuição é concessionaria.
>
> Com as novas taxas que foram estabelecidas visando conseguir uma remuneração, ainda que modica, para o capital applicado na installação hydro-electrica, a renda auferida do fornecimento de energia se tem elevado satisfactoriamente.

Com o contracto firmado regularizamos a situação entre nossa Companhia e a City Improvements, que não repousava em contracto e conseguimos uma ligação de nossa rêde de distribuição da energia com a usina de Cubatão da São Paulo Tramway Light & Power C. Ltd., assegurando o supprimento de energia dessa origem ás nossas installações, em caso de emergencia.

Quanto ao frigorifico, cahiu logo no inicio do decennio o movimento de exportação, elevando-se para ser diminuto depois de 1932; contrariamente ao succedido com as fructas, cuja escala foi sempre ascendente. Em 1925 as entradas e sahidas de carnes congeladas tinham sido de 12.000 toneladas.

Annos	*Carne nos frigorificos em toneladas*	
	Entradas	Sahidas
1926	307	573
1927	4.344	3.595
1928	6.636	7.303
1929	6.717	6.743
1930	9.559	9.639
1931	3.596	3.532
1932	1.256	1.354
1933	322	35
1934	247	247

A este respeito escreveu a Directoria (Relatorio de 1934):

Os dados acima evidenciam que o movimento de carne, no armazem frigorifico, tende a desapparecer. A não utilização do frigorifico com essa mercadoria, attribuimos ao facto da industria estar preferindo a exportação da carne resfriada, que chega e passa directamente dos vagões para bordo, em lugar da congelada, que exigia a intervenção do frigorifico.

Mas, si na exportação desse producto se verifica essa reducção, na utilização de nossa installação augmentou, no entanto, o movimento de fructas, cujos embarques têm crescido e promettem grande desenvolvimento, compensando vantajosamente o movimento cessante.

Annos	*Fructas nos frigorificos, em volumes*	
	Entradas	Sahidas
1927	116.029	121.181
1928	238.616	233.700
1929	225.502	227.423
1930	207.771	208.028
1931	323.737	324.521
1932	256.834	258.955
1933	413.748	414.224
1934 (24)	412.082	408.362

(24) "O Governo do Estado de São Paulo se está interessando muito pelo desenvolvimento racional da exportação de fructas, estabelecendo severa fiscalização nos ambarques para evitar os maus productos. Está em entendimento com a Companhia para uma utilização maior do frigorifico, como convém á referida fiscalização e á propria fructa, para o que solicitou o parcellamento da taxa de armazenamento que foi estabelecida por mez, para que a semana seja considerada como unidade de tempo. E' uma providencia conveniente, que já propuzemos ao Governo Federal de quem aguardamos a necessaria approvação". Relatorio da Directoria, 1931.

Restavam o café e o oleo combustivel. Quanto ao oleo combustivel, o movimento foi em toneladas:

Annos	*Entradas*	*Sahidas*
1928	86.637	95.723
1929	118.790	103.228
1930	87.974	94.657
1931	113.594	114.140
1932	109.879	114.407
1933	135.387	129.288
1934	142.050	150.353

Feitas as installações da ilha de Barnabé para inflammaveis, iniciou-se em 1930 o recebimento e armazenamento de gazolina a granel, kerozene a granel, oleo Diesel a granel e gazolina em caixas. O oleo combustivel já constituia, em 1934, 13,95 % da importação total; e a gazolina 9,22 %.

Este quadro mostra, por sua vez, o movimento do café. O Relatorio da Directoria, de 1930, iniciou o registro deste movimento, em saccas, nos armazens geraes:

Annos	*Existencia no ultimo dia do anno anterior*	*Entradas*	*Sahidas*
1928	359.433	4.672.074	4.663.141
1929	428.366	5.595.357	5.417.834
1930	605.889	5.108.734	5.318.776
1931	395.847	7.510.099	7.638.733
1932	267.213	5.083.313	4.829.792
1933	520.734	5.914.939	5.854.167
1934	581.506	4.751.440	5.042.621

CAPITULO LXXX

REDUCÇÃO GERAL DE TAXAS?

Foi tambem na isenção de certas taxas e reducção de outras que o decennio se caracterizou.

Aquella continuou a fazer-se sempre no intuito, conforme esclareceu o Relatorio de 1926, "de auxiliar a lavoura, o commercio e a industria". Assim é que em 1926, attendendo ao pedido da Secretaria da Justiça e Segurança Publica de São Paulo, dispensou a armazenagem dos volumes contendo artigos, apetrechos e apparelhamento destinados á força publica do Estado, bem como, — era velha regra, — ás casas de caridade de São Paulo e Santos. Em 1927, a dispensa de armazenagem para o material do novo abastecimento de agua do Estado foi de 436:322$100. Em 1928, as reducções na cobrança da mesma taxa de armazenagem, devida pelo Estado e por particulares, subio a 884:423$500 e a de institutos pios a 50:218$200. No anno seguinte, 1929, essa cifra foi de 546:748$100. Em 1930, de 245:952$000. Em 1931, foi diminuta a importancia devido ao retrahimento da importação (25), mas em 1932 o total se elevou a 586:936$021 e em 1933 a 374:177$678. Sobre 1934, escreveu o Relatorio da Directoria (1935):

(25) "Devidamente autorizada pelo acto n. 15, de 20 de Agosto de 1928 do Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, a Directoria, a pedido do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, isentou do pagamento de taxas o embarque dos primeiros volu-

> Durante o anno de 1934, a Companhia continuou a realizar, para instituições de caridade, os serviços de capatazias, armazenagens e transportes gratuitamente.
>
> Com a devida equidade, em circumstancias especiaes e sem favorecer uns contra outros, concedeu a Companhia, ao commercio em geral, abatimentos nas importancias devidas por armazenagens.
>
> Essas isenções e abatimentos especiaes em cobranças importaram no anno proximo findo em Rs. 681:283$866.

Durante a revolução de 1932, em São Paulo, ficaram paralyzados os serviços da Empresa. Fechou o Governo Federal o porto de Santos (11 de Julho) e o Estado ocupou militarmente (26) a Companhia (19 de Agosto). A 18 de Julho, aquelle declarou nullos os pagamentos de impostos federaes feitos ao Governo de São Paulo. Em consequencia de uma determinação do commandante militar de Santos, ficou impedido completamente o serviço de dragagem á noite, porque tinha sido apagada, por precaução militar, a illuminação do balisamento. A respeito desse acontecimento e da isenção de armazenagem de mercadorias, escreveu a Directoria (Relatorio, 1933):

> Muitas casas importadoras, principalmente as estrangeiras, não retiraram as suas mercadorias do porto para não infringirem este decreto do Governo Federal. Em virtude, pois, desta resolução grande quantidade de mercadorias ficou retida em nosso armazens.
>
> Ora, como pela lei vigente, as taxas de armazenagem são progressivas, as mercadorias retidas ficariam muito oneradas. Procurando, porém, evitar embaraços ao Governo Federal, de quem poderia ser reclamado, pelos donos dessas mercadorias, o reembolso das importancias que houvessem pago pela armazenagem decorrentes da obediencia áquelle decreto, a Directoria abriu mão da cobrança a que tinha direito.
>
> O Governo Revolucionario de São Paulo, em 14 de Julho, baixou o decreto n. 5.587, isentando de armazenagem as mercadorias existentes na Alfandega e Docas de Santos. Baseado neste decreto muitas mercadorias foram retiradas do porto sem o pagamento da respectiva taxa. Neste caso, tambem, julgou a Directoria dever sobrepôr aos da Companhia, os superiores interesses do paiz, deixando de promover o resarcimento do prejuizo que soffreu.
>
> Em 10 de Outubro, pelo decreto n. 21.926, foi reaberto o porto de Santos.

A isenção de impostos municipaes e federaes não deixou, como nos decennios anteriores, de ser impugnada, concedendo-se afinal. Assim o Ministerio da Viação lembrou ao Prefeito de São Vicente (8 de Julho de 1927) a isenção, de que gozava a Empresa, de impostos municipaes que incidissem "sobre bens destinados á exploração do porto de Santos ou sobre serviços executados com o

---

mes destinados ao Pavilhão Brasileiro na Exposição Ibero-Americana, em Sevilha. Pelo mesmo acto resolveu ainda o Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas dispensar a Companhia de novos pedidos de approvação de isenção de taxas para outros volumes embarcados com o mesmo destino, por ser em beneficio do proprio Governo". Relatorio da Directoria, 1929.

(26) Art. 1º — Fica resolvida a occupação militar da Companhia Docas de Santos.

Art. 2º — E' nomeado Representante do Governo junto á Superintendencia da referida Companhia o engenheiro Francisco Teixeira da Silva Telles, que fica investido de plenos poderes para controlar os serviços da mesma e fazer requisições de serviços ou de materiaes, na forma da lei.

Art. 3º — Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado de São Paulo, 19 de Agosto de 1932. — *Pedro Toledo.* — *Francisco Emygdio da Fonseca Telles.*

mesmo objectivo, ainda quando situados em outros municipios que não o de Santos, sendo, porém, indispensavel verificar, em cada caso, se se trata de bens ou serviços que se relacionam ou não com a exploração do mencionado porto, visto como a Companhia Docas de Santos não está inhibida de explorar qualquer outro serviço a par dos que fazem objecto da sua concessão federal".

Com relação ao imposto federal, equiparado o artigo nacional ao estrangeiro, passou a Empresa a pagar o de importação sobre o carvão. Além disso, abolira a União todas as isenções de direitos e reducções de impostos e taxas de importação, constantes de leis geraes e especiaes, com excepção das incluidas em contractos com ella celebrados. Apesar de estar incluida nessa excepção, a Companhia vio suspensa a isenção de que gozava, recorrendo ao Ministro da Fazenda, que a attendeu. Este foi o despacho (1° de Janeiro de 1929):

> Considerando que a Companhia que, desde 1890 gozava e goza de isenção de direitos, em virtude da clausula VI, do decreto n. 996, de 7 de Novembro do mesmo anno, passou a gozar, tambem, de isenção da taxa de expediente e outros impostos, por força do artigo 19, da lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903, que tornou extensivo o disposto na clausula 25ª, do decreto n. 4.228, de 6 de Novembro de 1901, ás companhias concessionarias de obras dos portos da Republica, consideradas federaes e, consequentemente, isentas de quaesquer impostos, federaes, estaduaes e municipaes.
>
> Considerando que a Companhia e o Governo consubstanciaram, tambem, em contracto os favores da referida clausula 25ª, do mencionado decreto n. 4.228, assignando ambos o termo de accôrdo additivo, de 28 de Janeiro de 1904, ao contracto celebrado em 14 de Novembro de 1892.
>
> Considerando que não se póde negar a figura contractual do supradito termo additivo, por constar delle a assignatura do legitimo representante da Companhia, o que seria de todo dispensavel, si se tratasse de um simples acto juridico, unilateral, do Governo;
>
> Considerando que, por aviso de 19 de Dezembro de 1905, em resposta ao officio n. 231, de 11 de Outubro, do mesmo anno, reconheceu o Ministerio da Viação e Obras Publicas que, em face do supracitado termo additivo, estava a Companhia isenta das formalidades exigidas pelo artigo 432, da Nova Consolidação das Leis das Alfandegas;
>
> Considerando, finalmente, que os decretos numeros 4.910, de 10 de Janeiro de 1925, 4.984, de 31 de Dezembro do mesmo anno e 5.353, de 30 de Novembro de 1927, que aboliram todas as isenções e reducções de impostos e taxas de importação, para consumo, constante de leis geraes e especiaes, exceptuaram as incluidas nos contractos, já celebrados com o Governo Federal.
>
> Resolvo reconsiderar o despacho, em apreço, neste processo, para deferir o pedido da Companhia, na petição de folhas.

Mas foi a reducção parcial e total das taxas, que mais occupou a Companhia. Havia cessado o periodo combativo e não podia mais duvidar-se que, regimen contractual, a reducção só era possivel de accôrdo com a Empresa.

Occorreu a primeira reducção em 1926. Havia o Presidente de São Paulo submettido á apreciação do Governo Federal uma exposição do Secretario da Agricultura do Estado, sobre a conveniencia de obter da Companhia a reducção em algumas das taxas da sua tarifa, para vantagem do commercio de exportação daquelle Estado. No mesmo sentido manifestaram-se a Associação Commercial e a Sociedade Rural Brasileira. Ouvida a Companhia pelo Governo Federal, resolveu ella, depois de meticuloso estudo, corresponder a esses desejos. "Sendo contractuaes todas as taxas que cobramos no porto de Santos, e cuja legalidade

tem sido reconhecida pelo Governo Federal, na prestação das nossas contas annuaes, accentuou a Directoria no seu Relatorio de 1927, concordamos com as reducções propondo algumas ainda maiores". Por portaria de 20 de Abril de 1926, publicada no *Diario Official*, do dia immediato, foi approvada esta tabella de reducção:

1°) Nas taxas de armazenagem convencional:

Terão estadia livre dessas taxas, durante o prazo de 10 dias, as mercadorias de producção nacional que se destinarem a embarque dentro desse prazo.

2°) Nas taxas de transporte:

a) Será reduzido de 3$000 para 2$000, por tonelada, o transporte de bananas das estações das estradas de ferro para o local do respectivo embarque (Reducção de 33 %).

b) As mercadorias de producção nacional vindas das estações das estradas de ferro e armazenadas, livres de taxa para embarque, dentro do prazo de 10 dias, só pagarão o transporte da estação ao armazem em que forem depositadas, sendo gratuito o segundo transporte entre o referido armazem e o ponto do respectivo carregamento (Reducção de 50 %).

c) O café e quaesquer outras mercadorias transportadas das estações das estradas de ferro pelas linhas do cáes, para armazenamento convencional, nos armazens da Companhia, pagarão pelo segundo transorte, no caso de exportação, a taxa de 2$000 por tonelada, em lugar de 3$000 como actualmente (Reducção de 16,6 %).

d) As mercadorias de importação que forem armazenadas em convenio nos armazens externos da Companhia, pagarão pelo segundo transporte, do armazem até as estações das estradas de ferro, a taxa de 2$000 por tonelada em lugar de 3$000 como actualmente (Reducção de 16,6 %).

Mais:

3°) Nas taxas de capatazias:

a) Café exportado em saccas de 60 kilos — reduzir a taxa actual de 300 réis por sacca para 150 réis, estabelecendo-a em 2,5 (dois e meio) réis por kilo (Reducção de 50 %).

b) Algodão exportado em fardos de 180 kilos — reduzir a taxa actual de 1$500 por fardo a 900 réis, estabelecendo-a em 5 réis por kilo (Reducção de 40 %).

c) Assucar exportado em saccas de 60 kilos — reduzir a taxa actual de 300 réis por sacca a 150 réis, estabelecendo-a em 2,5 (dois e meio) réis (Reducção de 50 %).

d) Cereaes exportados em saccas de 60 kilos — reduzir a taxa de 300 réis para 120 réis por sacca, estabelecendo-a em 2 réis por kilo (Reducção de 60 %).

e) Carne congelada exportada — reduzir a actual taxa de 4$000 para 3$000 por tonelada (Reducção de 25 %).

f) Bananas em cachos exportadas — reduzir a actual taxa de 4$000 para 3$000 por tonelada (Reducção de 25 %).

g) Fructas frescas exportadas em caixas — reduzir a actual taxa variavel com o peso da caixa, estabelecendo-a em 2 réis por kilo (Reducção de 50 %, no minimo).

h) Madeira exportada em toras ou beneficiada — reduzir a taxa actual de 5$000 para 4$000 por tonelada (Reducção de 20 %).

i) Adubos e insecticidas para a lavoura, importados a granel ou em cascos de qualquer natureza — reduzir a taxa variavel com o acondicionamento, estabelecendo-a em 2 réis por kilo (Reducção de 50 % no minimo).

Assim, essas reducções foram de 60 % para cereaes; 50 % para o café, assucar, fructas frescas, os adubos e os insecticidas para a lavoura; 40 % para o algodão; 25 % para a carne congelada e as bananas; e 20 % para as madeiras. "Não podia a nossa Companhia, accentuou a Directoria, dar mais completa prova da sua bôa vontade, mórmente quando se lhe reconhecia o inconcusso direito á irreductibilidade das suas taxas. Compensaremos as deficiencias das rendas provenientes da reducção com as de outros serviços novos que temos creado".

Em officio de 15 de Fevereiro de 1927 determinou o Ministerio da Viação que, em vista do disposto no artigo 1°, § 5°, da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869 (juro maximo de 12 %) se procedesse á reducção de capatazias. Propoz a Empresa realizar as reducções abaixo, approvadas a 17 de Março de 1928 (*Diario Official*, de 24 de Abril de 1928):

I) Capatazias de trigo em grão, ensaccado:

a) desde que os saccos não tenham de ser abertos no cáes e emquanto não entrem em serviço as installações de silos e descarga pneumatica desse cereal, por tonelada ..... 4$000

b) desde que os saccos tenham que ser abertos no cáes, ou em qualquer caso, desde que estejam em funccionamento as installações de silos e descarga pneumatica desse cereal, será cobrada a taxa actualmente em vigor, por volume, de 200 réis, por 50 kilos e mais 100 réis para cada 10 kilos excedentes no peso de cada volume.

II) Capatazias de ferro, aço, chumbo e outros metaes, em lingotes, importados como materia prima para a industria:

Desde que o peso de cada lingote não exceda de 30 kilos por tonelada . . . . 4$000

III) Capatazias de couros verdes exportados:

Por tonelada . . . . 4$000

IV) Estiva do trigo em grão a granel:

Por tonelada . . .. 1$000

Observação — Continuará a ser cobrada a taxa de 2$000 por tonelada, ainda que a descarga seja feita pelo apaprelhamento pneumatico, desde que o grão venha ensaccado e os saccos tenham de ser abertos no porão da embarcação por occasião da descarga.

V) Armazem frigorifico da carne:

Por kilo e por semana $009

VI) Armazem frigorifico do peixe:

No 1° mez, com congelação, por kilo $060
Além do 1° mez, por semana e por kilo $005

VII) Serviço de embarques e desembarques de mercadorias fóra das horas ordinarias de serviço:

Como experiencia esse serviço extraordinario será cobrado dos armadores pela seguinte forma:

a) Café em grão, ensaccado, taxa dupla de estiva a mais por sacca de 60 kilos $100

Observação — Continúa a ser gratuito o serviço de capatazias para o exportador.

b) Qualquer outra mercadoria, taxa dupla de estiva, custo do pessoal que trabalha fóra das embarcações accrescido de 30 %.

VIII) Armazenamento livre de mercadorias nacionaes ou nacionalizadas, cobrado pela área occupada de armazem ou terreno:

Por experiencia, a Companhia propõe as seguintes:

a) Por mez e por m2. de armazem ..... 1$000
b) Por mez e por m2. de terreno (27)..... $400

Resolveu, por ultimo, o Ministro da Viação, em 1929, que a Companhia procedesse a uma reducção geral das taxas "na importancia de 7.242:674$483, applicada de preferencia nas taxas de transporte, capatazias e armazenagem".

Essa importancia foi determinada pelos seguintes elementos:

a) o capital applicado de 196.582:936$612;
b) a renda bruta arrecadada em 1928, que se elevou a Réis 51.387:711$460;
c) a quota de 40 % dessa renda bruta, como representativa das despesas de custeio, fixada na clausula III do decreto n. 7.578 de 4 de Outubro de 1909, equivalente a Rs. 20.555:084$584;
d) a renda liquida, resultante da differença entre a renda bruta e o custeio, na importancia de Rs. 30.832:626$876;
e) a renda limite de 12 % do capital empregado, permittida pelo artigo 1°, § 5°, da lei n. 1.746 de 1869 e pelo contracto de concessão, renda essa igual a Rs. 23.589:952$393;
f) o excesso da renda liquida percebida além do limite contractual, ou sejam Rs. 7.242:674$483.

Surprehendeu a exigencia á Empresa, porque, entre outras razões, se baseou a União na quota de custeio, quota que a Commissão por ella mesma nomeada acabava de verificar excedia a de 40 %, determinado em 1909.

Numa longa exposição (7 de Janeiro de 1930), dirigida a Victor Konder, Ministro da Viação, pedio a Companhia reconsideração do acto. Em primeiro lugar, a reducção geral só devia operar-se quando os lucros liquidos da Empresa excedessem a 12 %; e mesmo nesse caso, ao Governo ficava a liberdade de não fazel-o:

A reducção geral das taxas dizem a lei e o contracto: "Só poderá ter lugar quando os lucros liquidos da Empresa excederem a 12 %".

---

(27) "Attendendo á solicitação do Centro de Navegação Transatlantica, a Directoria da Companhia propôz ao Governo a reducção de 30 para 10 % na porcentagem a accrescer ao custo do pessoal que trabalha fóra das embarcações no serviço realizado em horas extraordinarias de trabalho, ou nos domingos e feriados. Assim ficou redigida a medida: "O Ministerio da Viação e Obras Publicas por aviso n. 389-G, de 29 de Agosto de 1928, approvou a proposta da Companhia, ficando redigido pela forma seguinte o n. VII do acto n. 135-G, de 17 de Março acima transcripto: "VII. Serviços de embarque e desembarque de mercadorias, fóra das horas ordinarias de serviço:... *b*) Qualquer outra mercadoria, taxa dupla de estiva e o custo do pessoal, que trabalhar fóra da embarcação, — accrescido de 10 %". Relatorio da Directoria, 1929.

Assim, o legislador não só definiu a opportunidade da reducção (quando os lucros liquidos da Empresa excederem a 12 %), como ainda, movido pela prudencia e pela equidade, deixou ao criterio do Governo realizar essa reducção, como uma faculdade e não como uma obrigação (só poderá ter lugar...). Ainda que a opportunidade legal para reduzir as taxas se manifeste, poderá o Governo deixar de exigir essa reducção desde que circumstancias dignas de apreço justifiquem a sua abstenção. Si, por exemplo, o excesso de renda sobre o limite de 12 % occorrer manifestamente por motivos passageiros, o Governo póde — e em bôa ethica contractual deve — deixar de promover a reducção das taxas, para a qual sabe que em breve espaço de tempo faltará o indeclinavel fundamento de facto.

A reducção, que não foi calculada como uma arma contra o empresario, e sim como um expediente para evitar o lucro além de certa porcentagem do capital despendido, suppõe a estabilidade relativa dos factores de renda e despesa. Na ponderação destes factores, a lei e o contracto de concessão se confiaram no prudente arbitrio do Governo; e salta aos olhos que este procederia com injustiça e violaria, senão a lettra, o espirito do contracto, si, a pretexto de haver o concessionario auferido exporadicamente uma renda superior aos 12 %, que lhe foram marcados como limite, promovesse a reducção de taxas com o effeito sabido de conter a renda em nivel inferior a esse limite.

E qual era a situação da Companhia no tocante á renda liquida, auferida das taxas em vigor? As despesas de custeio tinham sido fixadas em 40 %, mas cresceram de tal modo que a propria Commissão nomeada pela União o havia reconhecido. A situação em 1909 era differente da de 1930:

Assim em 1909:

Em 1909, isto é, ha 20 annos passados, nosso paiz demonstrava uma prosperidade sadia; nossa moeda que se vinha valorizando, de anno para anno, havia attingido a mais de 15 pence por mil réis; estaveis eram os preços de todas as utilidades. Nada fazia prevêr qualquer modificação no equilibrio economico em que todas as nações viviam desde longa data.

Nessa época e nessas condições, a Companhia acceitou o regimen de tomada de contas já applicado pelo Governo em outros portos e que se caracteriza pelo estabelecimento de uma quota, em porcetagem sobre a renda bruta, como representativa das despesas de custeio. Por essa forma seria muito simplificada a fiscalização da contabilidade da Companhia, pois ficaria limitada á apuração da renda bruta arrecadada, tarefa realmente facil.

Compulsando as estatisticas e confrontando os resultados verificados em outros portos, o grande engenheiro Dr. Francisco Bicalho, determinou a porcentagem que, applicada á renda bruta, determinaria a importancia das despesas de custeio. Essa porcentagem ou quota, foi fixada, então, em 40 %.

Tão estavel era a situação, não só no Brasil, como em todo o mundo, que nem o Governo, nem a Companhia, cogitaram da possivel conveniencia de uma alteração no valor da referida quota.

Em 1914:

Em 1914, porém, desencadeou-se a guerra mundial, cujas consequencias de ordem social e economica, attingiram todas as nações civilizadas.

Assim é que,

1°) elevaram-se os valores de todas as utilidades, materiaes, trabalho, etc.;

2°) desenvolveu-se a legislação social, dando ao patrão onus de que anteriormente estava livre;

3°) baixou o poder acquisitivo da moeda da maioria das nações.

Em nosso paiz, observamos, com effeito, a queda de nosso cambio de pouco mais de 15, a pouco menos de 6 pence por mil réis; observamos, em virtude dessa causa e do crescimento do valor de todas as utilidades, o augmento de 100 a 150 % no preço do trabalho e de 200 a 400 % no custo dos materiaes, machinas, etc. Constatamos, ainda, o estabelecimento do dia de 8 horas de trabalho, a lei de accidentes de trabalho e a que creou as caixas de aposentadorias e pensões, vultuosos onus que recahiram sobre os patrões, decorrentes da legislação social de depois da guerra.

Essas consequencias de uma causa de força maior, repercutiram, naturalmente, sobre o preço de custo de todos os serviços publicos, forçando os Governos a elevarem, ou a autorizarem a elevação dos preços cobrados em remuneração desses serviços. Correios e Telegraphos tiveram suas respectivas taxas majoradas; as estradas de ferro e a navegação tiveram seus fretes augmentados varias vezes.

Em todos esses casos, releva notar, para compensar a elevação do preço de custo, os Governos tiveram que concordar com o augmento da contribuição exigida do publico, para a manutenção desses serviços.

Mais:

O serviço publico de que a Companhia Docas de Santos é concessionaria não poderia escapar áquellas consequencias da grande guerra. O preço de custo desse serviço se elevou, tambem, e não pôde mais ser mantida a relação entre as despesas de custeio do trafego do porto e a respectiva renda bruta, isto é, a quota de custeio, que fôra calculada e estabelecida em 1909 e que se mantivera até 1914.

Apesar disso, a Companhia nada reclamou até o fim de 1924. O valor daquella quota que passára por 45 % em 1920, e apresentou uma reducção no anno seguinte, se vinha mantendo em torno de 43 %. Em começo de 1925, porém, em consequencia da elevação do preço do café, cresceram muito os salarios no Estado de São Paulo, e, concomitantemente, o porto de Santos se viu a braços com grave congestionamento causado pela grande importação e deficiencia nos transportes ferroviarios. Não pôde a Companhia resistir ás exigencias de seus operarios, que obtiveram grande augmento em seus salarios, onerando muito o custeio do trafego do porto, o qual, de um jacto, cresceu, nessa occasião, de mais de 3.000 contos.

Accrescia que a Companhia realizava novas obras e sua renda baixava:

A's razões já expostas e que desaconselham a reducção de taxas nesta occasião, se vêm juntar as seguintes que são indicadas com pequeno commentario:

1°) A Companhia realiza um programma de obras novas e acquisições, ampliando as installações do porto, que custará 86 mil contos e que se deve realizar em 7 annos.

A renda bruta do porto não crescerá com sufficiente rapidez para que do brusco augmento de capital não decorra uma queda consideravel na taxa de remuneração deste. Uma reducção de taxas imposta pelo Governo nesta occosião, aggravaria essa queda e repercutiria mal, prejudicando o credito da Companhia e aggravando as difficuldades actuaes do mercado, para o levantamento do capital novo ainda necessario.

2°) A crise economica que o Brasil atravessa já fez baixar, sensivelmente, a importação do estrangeiro e essa baixa se accentuará no anno corrente.

Provindo 2/3 da renda bruta da Companhia da importação do estrangeiro, a baixa nessa corrente do trafego vae fazer cahir muito a arrecadação deste anno. Uma reducção de taxas nesta occasião viria aggravar esta baixa de renda, podendo crear para a Companhia uma situação de difficuldades muito serias.

De modo que, segundo a Companhia e tomando esses algarismos por base, havia um *deficit* de 838:714$733, em vez do excesso de 7.242:674$483, referido pelo Governo:

Renda bruta apurada em tomada de contas	51.387:711$460
Despesas reaes de custeio, apuradas, tambem em tomada de contas	28.636:473$800
Renda liquida real	22.751:237$660

Conhecendo que é essa a situação real das contas da Companhia, V. Ex., certamente, concordará em não exigir qualquer reducção de taxas, presentemente, pois, do contrario, ferirá injusta e conscientemente, os interesses da concessionaria, que a lei procurou garantir.

Com effeito, em lugar do excesso de.....	7.242:674$483
a que o aviso faz menção, ha na realidade um *deficit* de	838:714$733

Resolveu o Governo adiar até nova ordem a reducção indicada, "attendendo a que estava a Companhia invertendo novos capitaes na execução do plano de desenvolvimento do porto de Santos" e a que, no referido anno de 1930, se vinha verificando sensivel diminuição da receita (16 de Julho de 1930) (28). A solução definitiva foi dada pelo decreto n. 24.599, de 1 de Julho de 1934, que, como veremos, regula a tomada de contas de todos os portos do Brasil.

CAPITULO LXXXI

AINDA OS 2 % OURO

No decennio em estudo, pôz a União em execução o disposto no orçamento federal applicando a todos os portos do paiz a taxa de 2 % ouro.

Referiu-se a isso o Relatorio da Directoria de 1932, nestes termos:

> No decreto n. 20.852, de 26 de Dezembro do anno proximo findo, que orça a receita geral da Republica, para o exercicio corrente, encontra-se, na previsão da renda dos impostos, a seguinte disposição
>
> "9 — 2 %, ouro, sobre o valor official de toda a importação réis 8.000:000$000".
>
> O confronto dessa disposição orçamentaria, com a que se encontra, referindo-se á mesma taxa, no decreto n. 19.550, de 31 de Dezembro de 1930, que orçou a receita do exercicio de 1931, assim como nas leis do orçamento dos exercicios anteriores, evidenciou o proposito do Governo de extender a cobrança da referida taxa ás Alfandegas de Santos e Manaus, que até então não a cobravam, por ser ella uma taxa portuaria, destinada a produzir recursos para a execução de obras de me-

(28) Vêr no Relatorio de 1930 o desenvolvimento da questão. No de 1931, exarou a Directoria: "Como tereis observado, pela leitura do doocumentos transcripto, o Sr. Ministro não quiz resolver o assumpto, definitivamente, attendendo integralmente ao que a Companhia solicitara e limitou-se a evitar a execução de sua ordem anterior, pelo adiamento da providencia, acto que justificou com o vulto do capital novo que estava sendo applicado na ampliação das installações do porto de Santos e com a notavel baixa que já se observava na renda bruta arrecadada".

lhoramentos de portos, ou para assegurar a garantia de juros a concessionarios dessas obras, objectivos que não se apresentavam nos portos de Santos e Manaus, construidos, integralmente, com capital dos concessionarios e sem garantia de juros.

A Companhia representou logo contra isso, fazendo-o tambem varias associações do commercio e industria de São Paulo:

> Esta Directoria tem acompanhado com grande interesse a acção das associações representativas do commercio e da industria de São Paulo, que não tardaram em procurar o Governo Federal, a quem puderam mostrar a situação em que seria collocado o porto de Santos, em face do de Rio de Janeiro e a necessidade de providencias complementares, tendentes a igualar, nesses dois portos, o preço dos serviços portuarios, já que o orçamento da receita os equiparava em relação á tributação aduaneira.
>
> O Governo Federal estuda as suggestões que lhe foram apresentadas, tendo suspendido temporariamente a applicação da taxa de 2 %, ouro, nas Alfandegas de Santos e Manaus.
>
> Seria lamentavel que o Governo exigisse de São Paulo, pelas taxas portuarias de nossa Companhia, a remuneração e a amortização do capital applicado por ella nas obras e no apparelhamento do porto de Santos, recolhendo, como receita aduaneira, o producto integral da taxa de 2 %, ouro, emquanto que no Rio de Janeiro conservaria baixas as respectivas taxas portuarias, produzindo renda insufficiente para o serviço do capital, para o qual lançaria mão daquella renda aduaneira. O *hinterland* do porto de Santos seria grandemente prejudicado e nossa Companhia soffreria, indirectamente, pelo desvio de mercadorias para o porto vizinho.

Commentou a proposito o *Jornal do Commercio* (29 de Abril de 1932):

> Cabem aqui algumas palavras sobre a extensão da cobrança da taxa de dois por cento ouro ás Alfandegas de Santos e Manaus, onde até agora não era exigido esse tributo.
>
> Essa providencia que o Governo tomou visando fazer desapparecer uma desigualdade contra a qual o commercio do Rio vem reclamando desde que se accentuou a baixa do cambio, em virtude do privilegio que se creou a favor de Santos, daria sem duvida lugar á inversão da situação relativa desses dois portos. Se adoptada sem outras medidas correctivas, passaria o porto do Rio a gozar de um privilegio contra Santos, e Manaus teria que desapparecer da lista dos portos abertos ao commercio internacional.
>
> E' louvavel a presteza da acção desenvolvida pelas associações de classe de São Paulo e digna de leitura a respectiva representação largamente distribuida, vasada em linguagem clara, fartamente documentada, em que se observa o esforço desenvolvido, não para a conservação do privilegio, que a baixa cambial creou para o *hinterland* de Santos, mas unicamente visando impedir que se cree um novo privilegio, agora contra esse mesmo *hinterland*. Collocada a questão em termos elevados e patrioticos por aquelles a quem toca a responsabilidade dos magnos interesses da economia paulista, logrou a campanha da sua associação o apoio das associações congeneres do Rio, o que levou o Governo a retomar o estudo da materia que terá, segundo fomos informados, dentro em breve, solução justa e conveniente.

Mas o Governo perseverou no seu proposito, exceptuando da cobrança só as mercadorias que se achassem nos armazens ou tivessem sido expedidas ou reexpedidas antes de 10 de Outubro de 1932. Foi o que exarou a Directoria em seu Relatorio de 1933:

Em nosso Relatorio anterior levamos a vosso conhecimento, haver o Governo Federal extendido a cobrança da taxa de 2 %, ouro, ás Alfandegas de Santos e Manaus, mas que, com o fim de melhor estudar as suggestões que lhe haviam sido apresentadas, o mesmo Governo resolvera suspender, temporariamente, a applicação daquella resolução.

Effectivamente, continuou o porto de Santos isento da referida taxa, emquanto se faziam os estudos das suggestões mencionadas, mas, em principios de Outubro do anno findo, sem que se tivesse concluido esses estudos, resolveu o Governo effectivar a cobrança que suspendera, só mantendo a isenção para as mercadorias que já estivessem nos armazens da Companhia e para as que tivessem sido embarcadas ou reembarcadas, até 10 daquelle mez. Foi o que determinou o decreto n. 21.955, que reproduzimos em seguida.

Só o intuito de obter renda, num periodo de poderes discricionarios, podia explicar essa medida. E como já acontecera na questão do abarrotamento do porto, estudou-a Oscar Weinschenck num folheto que a esgotou em todos seus aspectos. Numa resenha, como esta, não póde deixar de figurar em resumo essa argumentação, tanto mais necessaria quanto ella é um estudo completo sobre o financiamento dos portos do Brasil (29).

Para isso classificou o autor nossos portos em tres typos:

Typo A — Santos e Manaus — com taxas portuarias normaes, como base unica de seu financiamento, sem garantia de juros, com capital reconhecido em papel.

Typo B — Pará, Bahia e Rio Grande (este depois de encampado), — com taxas portuarias normaes, como principal de seu financiamento; sujeitos á taxa de 2 %, ouro, cujo producto constitue renda complementar; com garantia de juros em ouro e capital reconhecido em ouro.

Typo C — Rio de Janeiro, Recife, Nictheroy e Angra dos Reis, — com taxas portuarias muito reduzidas, cujo producto constitue renda complementar; sujeitos á taxa de 2 %, ouro, cujo producto constitue a base principal da exploração.

A diversidade desses regimens creou distincções que assim se resumem:

a) A favor da importação do estrangeiro:

I — em Santos e Manaus, contra todos os demais portos, por não ser alli cobrada a taxa de 2 %, ouro;

II — no Rio de Janeiro, Recife, Nictheroy e Angra dos Reis, contra Pará, Bahia e Rio Grande, por serem alli muito menores as taxas portuarias, propriamente ditas.

b) A favor da exportação e das mercadorias de cabotagem: no Rio de Janeiro, Recife, Nictheroy e Angra dos Reis, contra todos os portos, inclusive Santos e Manaus, por serem infimas as taxas portuarias applicaveis a essas mercadorias.

c) A favor da navegação: no Rio de Janeiro, Recife, Nictheroy e Angra dos Reis, contra todos os demais portos melhorados, porque a navegação está, praticamente, isenta de taxas, naquelles portos.

---

(29) O. Weinschenck, *A taxa de 2 %, ouro e sua extensão aos portos de Santos e Manaus*. Rio de Janeiro. Typ. do *Jornal do Commercio*, Rodrigues & C., 1932, 57 pags.

Adoptada como geral a taxa de 2 %, ouro, as posições se transformaram deste modo:

> A favor da importação do estrangeiro: no Rio de Janeiro, Recife, Nictheroy e Angra dos Reis, contra todos os demais portos melhorados, porque naquelles portos as taxas portuarias sobre as mercadorias dessa natureza são mais baixas e a navegação é isenta de taxas, permittindo fretes menores;
>
> A favor da exportação e das mercadorias de cabotagem: no Rio de Janeiro, Recife, Nictheroy e Angra dos Reis, contra todos os demais portos melhorados, porque naquelles portos as taxas portuarias sobre mercadorias dessa natureza são muito mais baixas e a navegação é praticamente isenta de taxas, permittindo fretes menores;
>
> A favor da navegação: no Rio de Janeiro, Recife, Nictheroy e Angra dos Reis, contra todos os demais portos melhorados, porque naquelles portos a navegação é praticamente isenta de qualquer taxa.

Essa profunda modificação na situação dos portos teria effeitos desastrosos sobre os de Santos e Manaus, isto é, aquelles justamente que se construiram com capital, papel, nacional, sem onerar a mercadoria com a taxa ouro e sem garantia de juros. Assim, quanto a Manaus:

> Manaus, porto interior, ficará nas mesmas condições que Belém, porto maritimo, quanto á importancia das contribuições exigidas da navegação e das mercadorias. Desapparecerá a vantagem que aquelle actualmente offerece á importação do estrangeiro, vantagem que ainda attrahia algum trafego dessa natureza, que para alli se dirigia, apesar do percurso maior, subindo o rio Amazonas.
>
> Desapparecida a vantagem referida, a importação do estrangeiro ficará em Belém, que se transformará em centro distribuidor. O porto da capital do Amazonas ficará limitado á cabotagem, perdendo seu valor como entreposto. Avançará rio Amazonas acima o limite da zona de influencia de Belém, ao mesmo tempo que, da fronteira para baixo, caminhará a região abastecida por contrabando, pelo commercio das povoações fronteiriças, que prospera sujeito a taxas aduaneiras muito mais baixas que as nossas.
>
> A Manaus Harbour C. Ltd., concessionaria do porto de Manaus, hoje já em situação difficil, devido ao collapso economico da região amazonica, receberá o "tiro de graça".

Por sua vez, quanto a Santos:

> Santos, transformado em porto do typo B, isto é, do typo mais oneroso, distante apenas 212 milhas do porto do Rio de Janeiro, ficará em flagrante desigualdade. Naquelle se exigirá contribuição muito mais elevada do que neste, não só da navegação, como das mercadorias, sejam estas de importação do estrangeiro ou de exportação ou cabotagem. E, de dia para dia, essa desigualdade poderá aggravar-se, porque o capital applicado no porto do Rio de Janeiro é considerado como capital morto ou já amortizado, dispensando remuneração.
>
> As taxas portuarias podem ser quaesquer, ainda mais baixas que as actuaes, pois serão sufficientes as que bastem apenas para cobrir o custo dos serviços de conservação e trafego. Nem mesmo se cuidará de reservas para attender á depreciação ou a melhoramentos, porque os serviços industriaes do Estado estão sujeitos á legislação controladora da despesa publica que não prevê nem permitte a formação de taes reservas. A renovação ou o melhoramento das installações encontrarão recursos nas dotações da lei de despesa e a renda geral do paiz fornecerá taes recursos.
>
> Santos continuará explorado por uma empresa concessionaria, cujo capital exige amortização e remuneração e é, unicamente, no producto das taxas portuarias que a referida empresa encontra os recursos para

cobrir o custo dos serviços de reparação e de trafego e para cobrir o custo das renovações, assim como para remunerar e amortizar seu capital. O producto da nova contribuição que se vae exigir não reverte em favor directo do contribuinte, permittindo a reducção das taxas portuarias ou fornecendo recursos para renovações e melhoramentos nas installações do porto. Esse producto vae beneficiar outrem e as taxas portuarias de Santos não podem ser reduzidas porque todos os encargos ficam sobre a empresa concessionaria, que não dispõe de outros recursos que o producto dessas taxas.

E' evidente a injustiça com que será tratado o *hinterland* de Santos, se a cobrança da taxa de 2 %, ouro, fôr para lá estendida, simplesmente, sem que outras medidas complementares sejam postas em pratica para evitar a desigualdade irritante, que se creará entre aquelle porto e o do Rio de Janeiro, a favor deste.

Lembrando a reclamação do commercio do Rio de Janeiro em 1909, quando da decretação de suas taxas e exposta atraz, e, depois, de Santos em face do mesmo Rio, tambem objecto de exame anterior, Oscar Weinschenck passou a mostrar o financiamento de ambos, com dados precisos:

Tomando o anno de 1930, as estatisticas do porto do Rio de Janeiro accusam o seguinte:

a) renda bruta decorrente das taxas portuarias	20.649:969$142
b) remuneração contractual á arrendataria da exploração do trafego do cáes	10.703:462$637
c) renda liquida auferida pelo Governo, das taxas portuarias	9:946:506$505

Confrontada essa importancia *c* com a que foi determinada como necessaria ao serviço de juros e amortização do capital actual, applicado nas installações do porto, (25.699:910$761), verifica-se a insufficiencia de réis 15.753:404$256.

Assim se constata que as taxas portuarias, em vigor no porto do Rio de Janeiro, não produzem renda sufficiente para a remuneração e amortização do capital empregado nas installações desse porto e que, portanto, uma parcella da renda recorrente da taxa de 2 %, ouro, tem de ser utilizada como renda ordinaria do porto, para supprir aquella insufficiencia.

Mais:

Em 1930, a taxa de 2 %, ouro, produzio, réis 6.493:686$668, em mil réis ouro. Convertendo-se essa importancia em mil réis papel, ao cambio actual, isto é, a 8$684 por mil réis ouro, obtem-se como renda papel	51.949:493$344
Dos quaes se deve deduzir a parcella que é complementar da renda ordinaria do porto, cujo valor é	15.753:404$256
donde o saldo de	36.196:089$088

Vê-se, portanto, que a renda da taxa de 2 %, ouro, se compõe de duas parcellas:

a) de 15.753:404$256 ou 30, 32 %, que constituem renda ordinaria do porto, necessaria para completar a somma indispensavel ao serviço de juros e amortização do capital applicado no porto, e

b) de 36.196:089$088 ou 69,68 %, que têm evidentemente o caracter de imposto aduaneiro, sobre a importação do estrangeiro, imposto de que o commercio de Santos está isento.

Nessas condições, ao cambio actual, para fazer desapparecer a desigualdade, que de facto existe, entre os portos de Rio e Santos, sem alterar as taxas portuarias em vigor nos dois portos e sem crear outra desigualdade que seria contra o commercio de São Paulo, será necessario:

a) conservar, no Rio de Janeiro, a cobrança da taxa de 2 %, ouro, como se faz presentemente, e

b) estabelecer em Santos a cobrança de uma taxa ouro, cujo valor será de 69,68 % de 2, isto é de 1,39 %, ouro.

Relembrando o occorrido em 1926, disse o autor que não se podia comparar, como de novo haviam feito as associações paulistas, um porto com outro, quanto á contribuição exigida do commercio. E depois de confrontar, com igual fidelidade, as taxas portuarias do Rio e Santos, escreveu:

Todos os confrontos que tem apparecido em representações dirigidas ao Governo, quanto á contribuição exigida do commercio, no Rio de Janeiro e em Santos, como despesas portuarias, estão grosseiramente errados.

Em geral, são indicadas e confrontadas, como contribuição média do commercio, por tonelada de mercadorias movimentadas, importancias que resultam da divisão da renda bruta arrecadada, em Santos, pela companhia concessionaria e no Rio de Janeiro pela companhia arrendataria, pela tonelagem das mercadorias embarcadas ou desembarcadas, respectivamente, em Santos e no Rio de Janeiro.

Por esse processo, são confrontadas quantidades heterogeneas, porque, na renda bruta de Santos, entram parcellas que provêm:

a) do fornecimento de energia electrica ás cidades de Santos e São Vicente, que no Rio de Janeiro é renda da Light & Power;

b) do serviço de estiva dos navios, que no Rio de Janeiro é renda da União dos Estivadores;

c) dos transportes nas linhas do cáes, que em Santos attinge a 80 % da tonelagem das mercadorias movimentadas no porto, emquanto que, no Rio, isso se dá, apenas, com 20 % do total;

d) do armazenamento frigorifico, do armazenamento de oleo combustivel, gazolina, kerozene e outros inflammaveis, assim como de explosivos e corrosivos, renda que no Rio pertence a terceiros;

e) do serviço de officinas para o Lloyd Brasileiro e outros serviços, que no Rio a companhia arrendataria não realiza.

Por outro lado, na tonelagem de mercadorias carregadas e descarregadas no cáes do Rio de Janeiro, figuram, por defeito de estatistica:

a) os productos dos moinhos de trigo, exportados por terra, em vagões das estradas de ferro;

b) todas as mercadorias de cabotagem carregadas e descarregadas, directamente, pelas empresas de navegação, cuja renda portuaria, decorrente dessas operações, não é computada na renda bruta da companhia arrendataria.

Nessas condições, evidentemente, os valores assim determinados como renda bruta média, por tonelada de mercadoria movimentada no cáes, são valores heterogeneos, que não podem ser comparados e que nada representam, quanto á importancia relativa das despesas portuarias nos dois portos.

O porto do Rio de Janeiro carecia de novos methodos de administração, e para isso. Oscar Weinschenck não vio, depois de longa exposição, senão os remedios abaixo:

Para conseguir o objectivo visado, isto é, para que a renda liquida das taxas portuarias do Rio de Janeiro produza a renda liquida de 25.000 contos de réis, necessaria para os encargos do capital applicado nas obras e no apparelhamento do porto, é preciso modificar o regimen em que o trafego desse porto vem sendo feito, fazendo desapparecer as anormalidades que se crearam attendendo ás conveniencias de terceiros, pela forma mais simples, ainda que com o prejuizo da unidade administrativa e das rendas portuarias. Como já disse, arrecadando o Governo, pela taxa de 2 %, ouro, renda muito superior á necessaria para os juros e amortização do capital applicado no porto, não tinha argumento para negar-se ás concessões que lhe eram solicitadas, em geral, com o apoio do commercio ou da politica.

Para corrigir a situação, são necessarias as seguintes providencias:

1ª) Restituir á companhia arrendataria do trafego do cáes, os armazens hoje arrendados a diversas companhias nacionaes de navegação, passando a ser feito, pela referida arrendataria, o serviço portuario para essas companhias de navegação, como se faz em todos os outros portos brasileiros.

2ª) Supprimir o serviço de transito do café, que hoje se faz, entregando o embarque desse producto á companhia arrendataria.

3ª) Não permittir que sejam firmados contractos estabelecendo a administração de terceiros nos serviços de trafego do cáes.

4ª) Pôr em vigor no porto do Rio de Janeiro as disposições contidas no projecto de lei, em substituição á de n. 4.729, de 2 de Junho de 1921, submettido á approvação do Sr. Ministro da Viação, com o officio n. 2.458, de 15 de Outubro de 1931, do Inspector Federal de Portos, Rios e Canaes.

5ª) Applicar no Rio de Janeiro as taxas em vigor no porto de Santos, depois de uma revisão que será feita de forma a não affectar a renda bruta arrecadada pela concessionaria desse porto, onde as taxas devidas serão, igualmente, applicadas, ficando os dois portos, Rio de Janeiro e Santos, em identicas condições quanto ás despesas portuarias a que nelles ficarão sujeitas o commercio e a navegação, attendendo-se, ao mesmo tempo, tanto quanto possivel, á conservação das vantagens relativas de que gozam, presentamente, no Rio de Janeiro, a cabotagem e a exportação nacionaes, as quaes serão, assim, extendidas a Santos.

Tinham as Associações Commerciaes de São Paulo e Rio de Janeiro chegado a um accôrdo sobre a questão, pleiteando a transformação da taxa de 2 %, ouro, que incidia sobre o valor official dos direitos, bem como a applicação ao Rio de Janeiro das taxas em vigor em Santos. Era das clausulas desse accôrdo:

Unificação das tarifas portuarias do Rio de Janeiro e Santos. Esta medida, que acaba de ser deliberada pelo Governo, conforme declarações feitas por este aos delegados das classes interessadas paulistas, já foi pleiteada pela Associação Commercial do Rio de Janeira, na sua representação de 27 de Novembro de 1930, endereçada ao Chefe do Governo Provisorio. E' uma providencia que se impõe como indispensavel para a coexistencia de dois grandes portos visinhos, como são Rio de Janeiro e Santos. Vigentes nestes ancoradouros taxas portuarias estabelecidas em niveis muito differentes, continuaria a operar-se o desvio do trafego de um delles para o outro, com consequencias grandemente funestas para a economia do paiz.

A unificação proposta pela Associação Commercial do Rio de Janeiro previa a adopção, nesta capital, da tarifa portuaria de Santos, afim de ser offerecida uma compensação parcial para a suppressão da taxa de 2 %, ouro, se ella elevava algumas despesas portuarias, abolia o encargo insupportavel decorrente daquella taxa. A proposta da Associação Commercial de São Paulo prevê a adopção da mesma medida, sem abolição da taxa de 2 %, ouro, em vista de não concordar o Go-

verno com essa abolição. Mas suggere que, com a maior receita obtida com a applicação das taxas de Santos ao Rio de Janeiro, seja aquella taxa reduzida.

Mais:

Esta proposta comporta uma alteração, que não affecta a sua substancia, e que melhor consultará os interesses do commercio de ambos os portos. Em vez de se transplantar para o Districto Federal a tarifa portuaria de Santos, elaborar-se-á uma nova tarifa que a uma e outra substitua, organizada com as taxas minimas necessarias para o custeio dos serviços portuarios e remuneração razoavel das empresas que os exploram, de modo que não seja o commercio sacrificado.

Uma tarifa assim calculada trará beneficios a esta praça, onde alguns serviços portuarios não são executados pela empresa arrendataria do cáes, porque esta, não podendo prestal-os com lucro pelas taxas officiaes, prefere que delles se encarreguem terceiros, a preços mais altos, com prejuizo para a mesma empresa, para o comercio e para o Governo. Evitados estes desvios de renda, a receita do porto crescerá, sem duvida, em proporção avultada, pois só na exportação do café o desvio se eleva actualmente a mais de mil contos por anno. O augmento de arrecadação assim obtido pelo Governo fornecerá compensação para se fazer a reducção necessaria e inadiavel da taxa de 2 %, ouro.

Ainda:

Transformação da taxa de 2 %, ouro. Não bastará, porém, reduzir a taxa de 2 %, ouro, sobre o valor official da importação. Este imposto tem organização defeituosa, que o torna iniquo e intoleravel, pois acarreta uma aggravação muito desigual e ás vezes exorbitante da taxação aduaneira. De facto, representa desde menos de 3 % até mais de 60 % dos direitos, donde resulta que pesa muito mais sobre umas mercadorias do que sobre outras. Propõe a Associação Commercial de São Paulo que passe a ser calculado, não mais sobre o valor official da importação, mas sobre os proprios direitos effectivamente pagos, com o que se removerá aquelle inconveniente, tornando-se o referido tributo mais suave e mais equitativo, por se distribuir com igualdade pelas differentes mercadorias, sem sacrificar a nenhuma. Assim, ao menos, já que não póde ser evitada no momento, a aggravação que a referida taxa acarreta no nivel da taxação aduaneira será moderada e uniforme.

A commissão não póde deixar de adoptar esta idéa e de salientar o alto alcance dessa providencia, que trará um grande allivio nos encargos a que está sujeito o commercio importador, por uma melhor distribuição dos mesmos.

Tambem:

Solução definitiva do problema. Das duas medidas precedentemente expostas, só a primeira deverá ser adoptada em caracter permanente.

A segunda é uma providencia de emergencia destinada a vigorar apenas até que seja decretada a nova tarifa aduaneira, que deve acarretar a abolição definitiva da taxa de 2 %, ouro, pois os novos direitos poderão talvez ser calculados de maneira que produzam uma receita igual á arrecadação alfandegaria sommada á de todas as taxas addicionaes cobradas nas alfandegas sobre a importação, as quaes deverão então ser supprimidas (30).

---

(30) Idem. Vêr no fim do volume o commentario que o autor faz a essa proposição.

Nada porém se decidio antes de 1934, quando, pelo decreto n. 24.343, de 5 de Julho, foi mandada pôr em vigor a nova tarifa das alfandegas, que extinguio varias taxas cobradas nessas repartições, entre as quaes a de 2 %, ouro, sobre as importações do estrangeiro, substituindo-as por um addicional de 10 %, cobrada sobre a importancia dos direitos aduaneiros devidos. Pelo decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934, tambem do regimen provisorio, foi extincta a taxa portuaria de 0,7 %, sobre a importação do estrangeiro, que era cobrada nas alfandegas de alguns portos nacionaes, substituindo-se em suas applicações especiaes, o producto da outra taxa portuaria de 2 %, ouro, extincta pelo decreto n. 24.343, já citado, pelo producto do addicional de 10 %, sobre os direitos devidos, creado por esse mesmo decreto. Era fazer permanente a injustiça occasional. Declarou o Relatorio da Directoria de 1935:

> Com o decreto n. 24.343, o Governo Provisorio, além de mandar pôr em vigor a nova tarifa das alfandegas, transformou em imposto aduaneiro de importação a taxa portuaria de 2 %, ouro, cuja cobrança havia sido indevidamente extendida aos portos de Santos e Manaus, por serem portos financiados, integralmente, pelos respectivos concessionarios.
>
> Essa providencia, porém, não corrigiu a situação de flagrante desigualdade no tratamento, que do Governo passaram a receber os *hinterlands* desses portos, pois continuam prejudicados, onerados, agora, pela cobrança do addicional sobre os direitos, cujo producto, nos demais portos, attende a seu financiamento, reduzindo os encargos da receita decorrente das taxas portuarias, que assim, podem ser mais modicas.
>
> E' essa applicação especial que tinha a taxa portuaria extincta, que o Governo transferiu para o imposto addicional creado, expedindo o decreto-lei n. 24.577, que foi acima citado.
>
> Nossa Companhia é, indirectamente, affectada pela repercussão que tem, sobre o commercio importador de São Paulo, a condição de privilegio de que desfructa o porto do Rio de Janeiro, porto vizinho, distante apenas 212 milhas do de Santos e cujo *hinterland* se confunde com o deste.

Com relação aos 2 % ouro, julgou-os Oscar Weinschenck, como taxa aduaneira, improprios e inconvenientes:

> Adoptada a providencia que mostrei ser a unica que, technicamente, conduzirá á justa equiparação dos portos do Rio de Janeiro e Santos, em relação á contribuição, que, do commercio e da navegação se exigirá, em cada um delles, para o custeio dos serviços portuarios e para a amortização e remuneração do capital nelles applicado nas respectivas obras e apparelhamento, a taxa de 2 %, ouro, perde o caracter de taxa portuaria, transformando-se em imposto aduaneiro, isto é, em uma simples aggravação dos direitos cobrados sobre a importação do estrangeiro.
>
> Mas, incidindo sobre o valor official das mercadorias, essa taxa as onera uniformemente, sem attender ao criterio a que obedece a tarifa das alfandegas, isto é, em desaccôrdo com a politica aduaneira, que o Governo, desde longa data, vem seguindo.
>
> Nessas condições, a taxa de 2 %, ouro, como taxa aduaneira, destinada a produzir uma renda addicional, de que a Nação necessita, é impropria e inconveniente.
>
> Com effeito, a organisação da tarifa das Alfandegas é, caracteristicamente, proteccionista á industria nacional. Ella tributa fortemente os productos manufacturados e grava com modicidade a materia prima. Para aquelles productos é alta a relação entre o valor do direito, ou taxa aduaneira, e o dos mesmos productos (relação a que na tarifa é dado o nome de "razão"), emquanto que, para a materia prima, essa razão é baixa.

A taxa de 2 %, ouro, onerando uniformemente todas as mercadorias, aggravará muito mais a tributação aduaneira da materia prima, do que a dos productos manufacturados.

Concluindo:

Esse imposto não deve ser mantido e o Governo não necessita delle para obter a renda addicional de que precisa.

Com effeito, é facil a determinação de uma taxa addicional, que seja applicada sobre o valor dos direitos e que produza a importancia que resultaria da cobrança do imposto de 2 %, ouro. Dessa forma, a renda addicional, pretendida pelo Governo, seria obtida, sem perturbar a politica aduaneira, que inspirou a organização da tarifa das Alfandegas.

No quinquennio, que abrange os annos de 1926 a 1930, foram os seguintes os resultados da arrecadação realizada pelas Alfandegas, convertida em ouro a parcella papel dos direitos, pelo cambio médio de cada anno:

Annos	A Direitos-ouro	B Taxa 2 %, ouro	Relação de A para B
1926	164.204.230.805	9.057.297.978	5,52 %
1927	180.983.381.248	9.617.463.651	5,31 %
1928	203.897.517.212	9.863.660.696	4,48 %
1929	200.924.176.885	10.837.501.769	5,39 %
1930	123.361.443.593	6.900.036.260	5,59 %
Medias	174.674.149.949	9.255.192.071	5,30 %

CAPITULO LXXXII

PLEITOS VENCEDORES

Noutros dois pontos teve tambem a Empresa, durante o decennio, razão cabal e final: a interpretação que sempre deu aos melhoramentos do porto, como base á uniformidade legal do Brasil em tal materia, e, tambem, a victoria em varios pleitos judiciaes e fiscaes que se arrastavam desde os annos anteriores. Deixando o primeiro caso para o capitulo seguinte, daremos resumo neste do occorrido quanto ao segundo.

Conforme se vio em tempo, defendia-se a Empresa em dois executivos fiscaes, pela elevação de seu capital em 1897 e 1918. No decennio em curso foi ella ainda intimada a pagar nova somma e multa pelo augmento de seu capital, realizado em 1929. Tendo tido ganho de causa no segundo, e estando já de posse da carta de sentença para rehaver a somma depositada, foi a Empresa vencedora no primeiro (Supremo Tribunal Federal, sessão de 19 de Agosto de 1932 (31) con-

---

(31) 5.843 — Appellação civel. D. Federal. Accórdão. Vistos e examinados estes autos de appellação civel, do Districto Federal, em que são appellantes a Comp. Docas de Santos e appellada a Fazenda Nacional, accórdão dar provimento ao recurso para absolver a recorrente, condemnando a recorrida nas custs. I — O executivo foi intentado, para a Companhia Docas de Santos ser compellida a pagar o imposto e multa de augmento de capital, no valor de 600 contos. A ré defendeu-se, allegando que, na occasião em que o seu capital foi augmentado, a tributação sobre os lucros das Sociedades Anonymas, era regida pela lei 428, de 10 de Dezembro de 1896, que sómente taxava os dividendos; e que o regulamento dessa lei, em que a autora se basea, ampliando a tributação, era inconstitucional, conforme decisões da justiça. O juiz julgou o pedido procedente, despresando a defesa. Houve appellação. O Sr. Ministro Procurador Geral opinou pela confirmação da sentença. II — A sentença é reformada e a ré absolvida. O augmento do capital deu-se em 1897; e, nessa época,

firmando-se o accordam de 7 de Outubro seguinte (32). Referio-se a isso, o Relatorio da Directoria de 1935:

> Esta causa foi decidida, em grau de appellação, pela Côrte Suprema, na sua sessão de 27 de Julho.
>
> Tratava-se de uma acção executiva fiscal, promovida numa das varas federaes desta Capital, pela Fazenda Nacional, contra a Companhia Docas de Santos, para cobrança da importancia de 3.000:000$000 (tres mil contos de réis), a titulo de imposto de dividendo pelo augmento do capital da Companhia, levado a effeito em 1918, de 60 mil contos de réis, para 120 mil contos de réis, pela valorização, regularmente verificada, dos bens do seu patrimonio; e para a cobrança tambem da multa de réis 5:000$000, por suposta infracção do Regulamento n. 13.051, de 5 de Junho de 1918.
>
> A Fazenda Nacional embargou aquella decisão. Os seus embargos já foram impugnados em tempo pela Companhia e sustentados pela Embargante Fazenda Nacional. Actualmente, os autos, com o visto já do Relator, estão em revisão entre os demais juizes da turma Revisora, devendo ditos embargos ser julgados pelas Camaras Reunidas da Côrte Suprema, desde que fique completa a revisão do feito.

Com relação ao terceiro, a Companhia (29 de Agosto de 1929) apresentou á Recebedoria do Districto Federal guia para pagar Rs. 80:000$000 sobre o augmento de seu capital deliberado em assembléa de 25 de Março desse anno e verificado em 10 de Setembro seguinte. Não quiz a Recebedoria receber essa importancia, sob o fundamento de que a guia não estava sellada ou o requerimento, pelo que voltou a Companhia em 2 de Setembro para declarar que não estava sujeito a nenhum sello, nem mesmo esse de 80:000$000 sobre o augmento de capital, que deixava de pagar.

O Director da Recebedoria não attendeu, pelo que a Companhia (30 de Outubro) recorreu para o Ministro. Esse recurso foi julgado pelo Primeiro Conselho de Contribuintes como perempto. Não se conformando, pedio a Companhia reconsideração ao mesmo Conselho, que, em sessão de 25 de Junho de 1935, afinal tomou conhecimento do recurso dando-lhe inteiro provimento para reconhecer a Companhia isenta do pagamento do sello sobre o augmento do capital, inclusive o da petição. A questão depende de recurso para o Ministerio da Fazenda.

Quanto aos pleitos judiciaes, julgou-se um, originado no decennio, o do navio *Coronel*, afundado no canal da barra com o *Denderah*. Sobre esses naufragios disse o Relatorio de 1932:

---

o imposto que ora é exigido, estava adstricto aos dividendos. O regulamento que ampliou a lei 428, de 10 de Dezembro de 1896 e que tem a data de 22 de Julho de 1897, nessa parte, era manifestamente inconstitucional. Sómente depois dessa época, vieram leis tributando, tanto os dividendos, como outros productos de acções que favoreciam aos accionistas; essas leis, porém, não podem ter effeito retroactivo para alcançar o objecto desta causa. Rio de Janeiro, 19 de Agosto de 1932. — E. Lins, Presidente. — Hermenegildo de Barros. As assembléas geraes, em que foi resolvido o augmento de capital da appellante, foram celebradas em 18 e 27 de Setembro e 6 de Outubro d 1897. A Fazenda Nacional pretende tributar o acto, não de accôrdo com a legislação vigente na occasião, mas de accôrdo com a lei posterior, que não póde ser applicada com effeito retroactivo. Com esse fundamento do accórdão, dou tambem provimento á appellação para julgar a acção improcedente. Aliás, eu a julgaria improcedente, ainda por outro fundamento, qual o adduzido por mim. ou outras appellações, como a de n. 3.966 da Companhia Morro da Mina.

(32) 5.843. D. Federal. — Embargos. — Accórdão. — Vistos e examinados estes autos de embargos civeis, em que são embargantes a Fazenda Nacional e embargada a Companhia Docas de Santos, accórdão rejeitar *in limine* os embargos, condemnando a embargante nas custas. A materia já foi tratada na decisão recorrida. E' materia velha. Os embargos não são relevantes. Rio de Janeiro, 7 de Outubro de 1932. — *Hermenegildo de Barros*, Presidente. — *F. Witacker*, Relator.

Continuam naufragados na barra o vapor allemão *Denderah*, e no porto, junto ao cáes, em frente ao armazem n. 2, o vapor nacional *Coronel*.

O primeiro, afundado por collisão com um vapor do Lloyd Brasileiro, exactamente sobre o banco da barra, está prejudicando, consideravelmente, a entrada do porto, devido á situação em que ficou e ao crescimento do nivel do banco, que já perdeu, em profundidade, cerca de 70 centimetros.

O segundo rouba ao cáes cerca de 50 metros de extensão utilizavel para atracação de vapores e, constituindo um obstaculo ás correntes de maré, é causa de açoreamento.

E' deficiente nossa legislação sobre a materia e, inevitavelmente, morosa a acção das autoridades no sentido de libertar os portos e suas vias de accesso, desses obstaculos á navegação e á livre acção das correntes. A Directoria tem tomado todas as providencias a seu alcance, para corrigir a situação. E' lamentavel que ainda não tenha sido possivel remover os dois cascos e que, em breve, seja necessaria despesa vultuosa para assegurar a profundidade na barra, cujo aterramento já está causando apprehensões.

Intentou o proprietario do *Coronel* acção de indemnização superior a 700 contos de réis contra a Companhia, sem resultado. Houve tambem uma acção de indemnização, no valor de cerca de 12 contos (33).

Na cobrança fiscal de cerca de 74.000 contos assim concluia, em 1924, o recurso da Companhia ao Ministro da Fazenda:

Perdôe V. Ex. a extensão deste trabalho, que não foi possivel abreviar attenta a natureza do caso, o primeiro em que os agentes do fisco nacional querem obrigar a uma empresa de obras publicas a pagar uma somma impossivel, a fantastica somma de 74.834:414$525.

Por mais que a recorrente procurasse moeda para isso, não a encontraria.

Quer dizer que está decretada a expropriação violenta, illegal, incrivel das obras de melhoramentos do porto de Santos, que passaria para um condominio entre a Fazenda Nacional, o denunciante e os exactores fiscaes.

De 124.127:309$500 tinha passado para 74.834:414$525, somma ainda assim fantastica, que ficou em 1.478:046$055 e, afinal, em 14:567$400, que era o balança que devia pagar a Companhia antes da isenção e do que havia pago em excesso entre 1904 (quando foi concedida a mesma isenção) e 1907 (quando suspendeu o pagamento que, por inadvertencia, ia fazendo).

Estas tinham sido as razões da decisão do referido Conselho de Contribuintes (*Diario Official*, 30 de Março de 1935):

---

(33) "Tratava-se de uma acção ordinaria promovida numa das varas federaes desta Capital, por Americo Martins Junior & C., contra a Companhia Docas de Santos, para a cobrança da importancia de 11:920$500, de pretendida differença verificada de 7.947 kilos em uns amarrados com ferro (275) em barra, despachados na Alfandega de Santos, entrados pelo vapor *Servian Prince*, procedente de Nova York, em 13 de Julho de 1920.

"Essa decisão, que foi unanime, deu provimento, mas apenas em parte, á appellação da Companhia, para condemnar esta ao pagamento, não da importancia pedida e dada como já liquidada, de onze contos e tanto, mas, da importancia, que fosse liquidada na execução.

"Por se tratar de decisão unanime, a Companhia entrou em accôrdo com os Autores, pagando a estes, por saldo principal, juros da móra e custas, a importancia em dinheiro contado re Rs. 18:000$000, obrigando-se os mesmos autores a desistir da acção". Relatorio da Directoria, 1935.

Inauguração do monumento a Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle (1934)

Quanto aos preliminares:

Em 1920, em representações feitas por um 2° escripturario do Thesouro e encaminhadas á Recebedoria, foi a Companhia Docas de Santos accusada de não haver pago o imposto de sello sobre acções e debentures ao portador, por ella emittidas, nos annos de 1893 a 1919. Intimada a apresentar defesa, allegou a recorrente (fls. 16 a 25) gozar da isenção do pagamento de quaesquer impostos federaes, por força da lei numero 1.145, de 31 de Dezembro de 1903, artigo 19, e termo de accôrdo firmado em 29 de Janeiro de 1904, additivo ao seu contracto de 14 de Novembro de 1892.

Ouvido o autor das representações, feito o exame nos livros da Companhia, e organizadas as demonstrações de fls. 146 a 155, proferiu o Director da Recebedoria decisão de fls., condemnando a recorrente ao pagamento de 1.478:946$055 e mais revalidações e multa.

Dessa decisão foi interposto recurso no prazo legal para o Sr. Ministro da Fazenda, vindo o processo a este Conselho, de accôrdo com o decreto n. 20.475, de 1931.

Funda-se a decisão recorrida no que dispunha o artigo 3° da lei numero 25, de 30 de Dezembro de 1891, que orçou a receita para 1892, assim redigido:

"As Directorias dos bancos, companhias e sociedades anonymas descontarão dos dividendos distribuidos e juros pagos aos respectivos accionistas e portadores de debentures ao portador que serão recolhidos ao Thesouro Nacional, dentro de quinze dias do annuncio do pagamento dos mesmos dividendos e juros".

Considerou a Recebedoria em vigor esse dispositivo até Dezembro de 1919, por entendel-o de caracter permanente, apesar de não reproduzido nas leis orçamentarias subsequentes; e como contribuintes directos do imposto os accionistas e debenturistas, sendo a Companhia simples collectora do mesmo.

Toda a questão gira em torno dessas duas theses.

Nas longas razões do seu recurso refuta a recorrente os fundamentos da decisão da Recebedoria, renovando, com maior amplitude, os argumentos de defesa, apoiando as suas conclusões em accórdãos do Supremo Tribunal, em diversos regulamentos de sello e varias decisões administrativas.

Com relação ao merito da questão:

Considerando, quanto á allegada vigencia do artigo 3° da lei de 1891, que esse dispositivo "dizia respeito, fóra de duvida, á receita", conforme accentúa o Consultor da Fazenda, no seu parecer a fls. 266, e assim sendo, para que continuasse em vigor, indispensavel seria a sua reproducção na lei n. 126-A, de 21 de Novembro de 1892, que orçou a receita para 1893 e nas subsequentes, o que não se verificou; e,

Considerando que: "As leis que estabelecem o orçamento da receita e da despesa foram, no periodo do Imperio e são, no da Republica, rigorosamente annuaes". (Parecer do Ministro Didimo da Veiga, publicado em folheto, em Fevereiro de 1924, sobre questão identica);

Ainda mais: Considerando que: "A tradição juridica revelada em toda a nossa legislação financeira confirma esse conceito (da annualidade orçamentaria) desde que, para poderem as leis do orçamento reger relações que perdurem além do periodo annual, que é o tempo de duração de taes leis, têm estas estabelecidos preceitos restauradores dos dispositivos que pretendem revalidar, emprestando-lhe vida além do periodo da duração do orçamento". (Trecho da obra *Ensaios de Sciencia das Finanças e Economia Politica,* do Ministro Didimo da Veiga, transcripto pelo illustrado Representante da Fazenda, Dr. Sá Filho, no recurso que interpôz da decisão deste Conselho, constante do accórdão n. 618, recurso publicado no *Diario Official,* de 15 de Abril de 1933, pag. 7.509, para o fim de demonstrar que o artigo 19 da lei n. 1.145, de 30 de Dezembro de 1903, era um dispositivo orçamentario de caracter annuo, não mais em vigor por não haver sido revigorado na lei subsequente nume-

ro 1.313, de 30 de Dezembro de 1904, tendo o Sr. Ministro da Fazenda, na parte em que deu provimento a esse recurso, ratificado implicitamente esse argumento no despacho que proferiu.

Ainda:

Considerando que o mesmo autor, Ministro Didimo da Veiga, na obra citada, á pag. 112 accentúa que: "O orçamento é uma lei formal, constitucional e scientificamente annual; não contém dispositivos, por sua natureza, permanentes; os seus preceitos se protraem sómente além do exercicio financeiro, quando revalidados, ou por força de preceito geral restaurador das injuncções das leis anteriores, ou em virtude de dispositivos especiaes revigorando determinados preceitos";

Considerando assim que taes preceitos só tem validade além do periodo da duração do orçamento quando revigorados por lei expressa orçamentaria ou não, e isso mesmo acaba de reconhecer o Governo Privisorio, que revigorou o paragrapho 9º, do artigo 3º da Lei orçamentaria n. 2.919, de 31 de Dezembro de 1914, por não haver sido reproduzido nas leis subsquentes, justificando esse acto com argumentos que suffragam a bôa doutrina susteniada pelo ex-presidente do Tribunal de Contas e esposada pelo digno representante da Fazenda, Dr. Sá Filho, no recurso acima referido, argumentos esses assim expostos: "Decreto numero 22.393, de 25 de Janeiro de 1933; declara que continúa em vigor o disposto na 1ª parte do paragrapho 9º, do artigo 3º, da lei n. 2.919, de 31 Dezembro de 1914.

Considerando que esse decreto-lei, com caracter declaratorio, dissipa as duvidas e controversias sobre o assumpto, e deixa bem patente a necessidade do revigoramento dos dispositivos de tal natureza; mas,

Considerando que, quando permanente fosse o citado dispositivo, nem por isso estaria a recorrente obrigada ao pagamento do imposto, na importancia exigida, visto como goza ella da isenção do pagamento de todos os impostos federaes, estaduaes e municipaes nos termos da lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1903, artigo 19; do decreto n. 4.228, de 6 de Novembro de 1901, clausula 25ª; da lei n. 813, de 23 de Dezembro de 1901, artigo 14, e pelo estipulado em additivo firmado pelo Governo e a recorrente, em 29 de Janeiro de 1904, ao contracto de 19 de Novembro de 1892, dispositivos esses citados na ordem n. 287, de 22 de Maio de 1907, dirigida á Delegacia Fiscal em São Paulo e transcripta no parecer do Doutor Consultor da Fazenda a fls. 283, cujas conclusões são favoraveis á recorrente; por outro lado,

Por fim:

Considerando que o facto de recahir o tributo sobre os accionistas ou debenturistas, e não sobre a Companhia, conforme opina a Recebedoria, é questão soberanamente resolvida pelo Supremo Tribunal Federal, que no accórdão n. 2.596, de 19 de Abril de 1922, publicado no *Diario Official*, de 4 de Julho do mesmo anno, proferido na acção summaria proposta pela Companhia Luz Stearica, assim decidiu: "Accórdão negar provimento á appellação e confirmar a sentença appellada, que julgou a acção improcedente, porquanto o imposto sobre a renda, sob a forma de imposto sobre os dividendos, recahe sobre os accionistas considerados individualmente, e é completamente diverso da tributação de 300 réis por acção ao portador, que recahiu directamente sobre a Companhia, e assim não o *bis in idem*".

Considerando que não colhe a allegação de haver sido esse accórdão proferido em especie, porquanto o artigo 101 do decreto n. 7.751, de 23 de Dezembro de 1909 determina que: "nos processos de recursos administrativos, os pareceres indicarão os precedentes que a jurisprudencia das repartições houver estabelecido, e a que o Poder Judiciario tiver consagrado em julgados proferidos em casos que houverem constituido objecto da acção do artigo 13 da lei n. 221, de 20 de Novembro de 1904";

Considerando que a jurisprudencia firmada nesse accôrdo nada innovou, e antes reiterou o que já dispunham os regulamentos expedidos para a arrecadação do sello, nos annos de 1893, 1897 e 1900, os quaes taxavam directamente as Companhia, e estas pagavam o imposto no seu proprio nome, e incorriam na multa do decreto n. 115-A, de 29 de Novembro de 1890, se não o pagassem, o que torna evidente que a incidencia legal do tributo era sobre as companhias emissoras de taes titulos (decretos ns. 1.264, de 1893, artigos 24, n. 1, lettra b e 31; 2.573, de 1897, artigo 28, n. 1, lettra a; 3.564, de 1900, artigo 39; circular n. 12, de 20 de Fevereiro de 1892, e aviso n. 39 da mesma data, do Ministro da Fazenda);

Considerando, porém, que a isenção, de que goza a recorrente, sómente lhe foi outorgada pelo contracto de 29 de Janeiro de 1904, fundado na lei n. 1.145, de 31 de Dezembro de 1892, e aviso n. 39 da mesma data, sendo, conseguintemente, devido o imposto referente ao periodo anterior.

Accórdão os membros do Conselho de Contribuintes, por maioria de votos, dar em parte provimento ao recurso, para mandar cobrar sómente o imposto devido sobre os debentures dos annos de 1893 a 1903, aos quaes a recorrente não gozava da isenção e que se eleva a 14:567$400, conforme a demonstração de fls. 148 a 149.

Conselho de Contribuintes, em 14 de Julho de 1934. — *Malaquias dos Santos*, presidente. — *José Augusto Alves*, relator designado para o accórdão. — Vencido: Alberto Marques, relator, com declaração de voto.

Mas foi na questão das capatazias, quer na sua existencia legal, quer na de sua reducção por acto unilateral da União, que a victoria foi total e definitiva. Aquella póde dizer-se que se vinha prolongando desde a inauguração do cáes; e constituio o motivo maior de impugnação por parte de S. Paulo. A segunda, nem por ser mais recente, constituio menos fonte de ataques violentos á Companhia.

Foi a 30 de Outubro de 1930 que julgou o Supremo Tribunal Federal, em grau de appellação, os embargos oppostos por R. Alves de Toledo & C. e outros da decisão do Juiz de 1ª Instancia, que reconheceu á Companhia o direito ás capatazias; appellante, ella tambem, da parte da mesma sentença que lhe negou direito á não reducção das mesmas capatazias depois de 1916, conforme vimos. A sentença foi unanime no primeiro caso, tendo no segundo contrario o voto de um juiz.

Disse o corpo da sentença, entre outras considerações e depois de fazer o historico da questão:

O ponto central desta lide é o saber si a ré tem o direito de cobrar não só a taxa de carga e descarga, como a de capatazias.

Sustentam os Autores que, de accôrdo com a lei n. 1.746 de 1869, que autorizou o Governo a contractar a construcção de docas e armazens, nos differentes portos do paiz, e a clausula V do decreto de concessão n. 9.979 de 1888, o direito da ré está limitado a cobrar as seguintes taxas, pelos serviços prestados:

1) pela carga e descarga de mercadorias, em seu cáes, excepto os objectos de grande volume e pouco peso — um real, por kilo;

2) pela carga e descarga daquelles objectos — tres reaes, por kilo;

3) por dia e por metro linear de cáes, occupado por navio a vapor, — setecentos réis;

4) por dia e por metro linear de cáes, occupado por navios não movidos a vapor, — quinhentos réis;

5) por mez ou fracção de mez e por kilo de mercadoria ou qualquer outro genero, que houver sido, effectivamente, recolhido aos seus armazens, — dois reaes.

A taxa de capatazias que ella cobra, além das mencionadas, sustentam os Autores, é indevida, estando ella incluida na de carga e descarga e tendo ambas o mesmo objecto, isto é, a retribuição do serviço presta-

do no embarque e desembarque de mercadorias e outras cousas conduzidas por agua ou destinadas a ser assim conduzidas.

As contribuições decorrentes da concessão são contractuaes, e, na falta de sua fixação, sob a forma contractual, a de capatazias não poderia ser cobrada, ou esta se reveste da feição extra-contractual, e, observado o criterio da sua percepção, consoante se arrecadava nas alfandegas, não se póde negar o aspecto variavel a que estão sujeitas, não colhendo o argumento de que, tolerando a sua elevação, foi o Estado se vinculando á impossibilidade de as reduzir, na vigencia de tal regimen.

Mas não procedia essa argumentação:

Não têm razão os autores.

Desde a lei n. 1.746 de 1869, que rege os contractos para a construcção de docas e armazens, o serviço de capatazias foi sempre reputado uma cousa á parte e distincta das taxas destinadas á amortização do capital, empregado pelos concessionarios naquella construcção, e ao pagamento dos respectivos juros.

Refere-se áquellas taxas o artigo 1°, paragrapho 5°, da lei citada, nos seguintes termos:

"Os empresarios poderão perceber, pelos serviços prestados em seus estabelecimentos, taxas reguladas por uma tarifa proposta pelos empresarios e approvada pelo Governo Imperial. Essa tarifa será revista, de cinco em cinco annos, mas a reducção geral das taxas sómente poderá ter lugar quando os lucros liquidos da empresa excederem de 12 %".

Que naquellas taxas não se incluiram as de capatazias, de que ora se trata, deixa claro o paragrapho 7°, do mesmo artigo, que torna facultativo ao Governo encarregar ás companhias de docas o serviço das capatazias e armazens das alfandegas, sendo então reguladas por actos especiaes da administração as relações da companhia com os funccionarios incumbidos da percepção dos impostos aduaneiros.

Como se vê, em face da lei de 1869, a concessão podia ser feita, e o serviço das capatazias e armazens continuar a ser effectuado, como dantes, pela administração publica, de modo que tal serviço nada tinha de commum com a concessão e com as taxas creadas para a amortização do capital empregado pelos concessionarios e para o pagamento dos juros respectivos.

Lembrando que do edital de concurrencia fôra excluido aquelle serviço e que do relatorio Saboia e Silva ficou "bem claro que o mesmo serviço continuaria a ser feito pelo Governo, depois da concessão, para que elle chamara concurrentes", escreveu o accórdão:

Como se vê, o relatorio a que allude, especialmente, o edital de concurrencia, reputa a taxa de carga e descarga, como a de atracação, destinada á amortização do capital e ao pagamento do juro, sem nada ter de commum com a contribuição do serviço de embarque e desembarque, de guindastes e outros accessorios, que a alfandega continuaria a fazer.

Segundo a exposição do engenheiro Saboia, pois, o que constituia objecto da concessão, como remuneratorio do capital que no serviço deveria ser empregado, eram as taxas de carga e descarga e de atracação, cousas essas inteiramente distinctas do serviço de capatazias, que se entendia, então, devia continuar a ser feito pelas repartições aduaneiras.

Portanto, o que os concurrentes ficaram sabendo, pelo edital, foi que esse ultimo serviço se não incluiria na concessão, e que as taxas de carga e descarga não abrangiam as de capatazias.

Tanto mais quanto não se podiam confundir as duas taxas, carga e descarga e capatazias:

Na appellação n. 3.827, o juiz as discriminou, com exactidão.

A primeira é cobrada do navio, pela simples utilização do cáes, para

a carga e descarga das mercadorias que recebe ou entrega, em remuneração das despesas feitas com a dragagem e a desobstrucção do porto, para o franco accesso a elle.

A segunda é a taxa que paga o dono ou consignatario da mercadoria, embarcada ou desembarcada pelo pessoal da empresa e com o auxilio de suas machinas e apparelhos.

E' a taxa que se paga, diz aquelle juiz, em todos os portos do Brasil, em remuneração do serviço prestado pelo pessoal e material, guindastes e vagões, das alfandegas ou companhias concessionarias dos cáes, com a braçagem e movimentação das mercadorias, desde o seu recebimento até a sua entrega nas portas externas dos armazens e depositos, e vice-versa, depois de feito o despacho aduaneiro, a arrumação dos volumes nos armazens e depositos e a sua abertura e consecutivo fechamento para a conferencia das mercadorias.

Assim foi entendido o contracto pelas partes contractantes.

Depois de examinar essa interpretação na linguagem official, por nós citada atraz, a definição de capatazias, sua applicação a todos os portos da Republica:

A ré, pois, e a administração publica, na intelligencia do contracto que concluiram, de accórdão com a lei, sempre reputaram taxas inteiramente distinctas e destinadas a retribuições de serviços differentes — a taxa de carga e descarga e a taxa de capatazias.

Essa pratica dos contractantes, no interpretar as clausulas de sua convenção, é o mais precioso subsidio para a respectiva intelligencia, é, no dizer de Ruy Barbosa, um elemento consideravel de elucidação juridica, e poderá ter, muitas vezes, a mais decisiva importancia, ora contribuindo para esclarecer os pontos indecisos, ora dissipando, a respeito delles, toda a obscuridade.

Por isso, diz o brocardo: *Quisque suorum verborum optimus interpres.*

E' precisamente essa a regra do artigo 131, n. III, do Codigo Commercial, assim concebida:

"O facto dos contrahentes, posterior ao contracto, que tiver relação com o objecto principal, será a melhor explicação da vontade que as partes tiveram no acto da celebração do mesmo contracto".

Por fim, quanto ao despacho sobre agua:

Não é preciso para a cobrança da taxa das capatazias, que as mercadorias sejam levadas para os entrepostos ou armazens da alfandega, afim de se verificarem a sua conferencia e despacho. As mercadorias podem ser conferidas e despachadas sobre agua ou a bordo da propria embarcação, e pagam as respectivas taxas, sempre que, para o seu desembarque e transporte, são utilizados os serviços do pessoal e material das capatazias.

A lei n. 1.313 de 30 de Dezembro de 1904, em seu artigo 19, é terminante a respeito:

"Nos portos em que ha ou venha haver obras de cáes, dragagem ou outras, concedidas ou executadas por contracto ou administração, nos termos da lei n. 1.746 de 13 de Outubro de 1869 e decreto n. 4.859 de 8 de Junho de 1903, nenhuma mercadoria, seja qual fôr a sua natureza ou destino, que entre pela barra, poderá ser desembarcada, sem transitar por aquelles cáes ou obras, sujeita sempre ao pagamento das taxas respectivas. Esta disposição applica-se, nos mesmos termos e em todos os casos, ás mercadorias a embarcar".

Sobre as mercadorias, pois, que os autores despacharam a bordo, eram devidas as taxas de capatazias, de vez que foram descarregadas, como não podiam deixar de ser, no cáes da ré, que fez o serviço de desembarque, com seu pessoal, apparelhos e machinas, como se vê do documento de folhas 1.204.

Com relação á reducção depois de 1916, não foi menos decisiva a palavra do Tribunal. Só Bento de Faria assignou neste ponto vencido.

Citando as disposições da lei n. 3.070-A, de 31 de Dezembro de 1915, assim decidio o accórdão:

> Desses dispositivos resulta — e nem podia deixar de ser assim — que a reducção sómente poderia vigorar para as empresas que tivessem contracto com o Governo, tendo em vista as respectivas clausulas e mediante accórdo com os concessionarios.
>
> O que cumpre saber, pois, é si a appellante tinha acordado com o Governo qualquer cousa a respeito das taxas de capatazias, quando aquella lei entrou em vigor .
>
> A ré, ora appellante, confessou que a taxa remuneratoria dos serviços das capatazias não figurou no contracto da concessão, tendo sido, porém, objecto de uma proposta que fez o Governo, para que iniciara, em seu estabelecimento, o serviço de carga e descarga de mercadorias.
>
> Declarou então o Governo, por acto de 28 de Julho de 1892, que, "Comquanto ainda não se achasse a empresa no caso de executar o serviço das capatazias, por não estarem montados os seus guindastes, podia ser concedida a autorização por ella pedida para cobrar as taxas de capatazias que a Alfandega de Santos arracadava, mas sómente das mercadorias que não fossem recolhidas á mesma alfandega".

Mais:

> Este regimen provisorio, assim estabelecido, tornou-se definitivo no anno seguinte.
>
> E' assim que o decreto n. 1.286 de 17 de Fevereiro de 1893, approvando o regulamento da ré, ora appellante, em seu artigo 20, após a fixação de diversas taxas, dispôz o seguinte, na terceira alinea:
>
> "A armazenagem e capatazias que não forem cobradas pela Alfandega e pertencerem á Companhia, serão cobradas de accôrdo com as que estão ou forem cobradas pela Alfandega de Santos".
>
> Segundo esse dispositivo, portanto, as taxas de capatazias que a ré podia cobrar, eram as que, na mesma occasião, percebia a Alfandega de Santos, podendo, sem duvida, variar, si as dessa Alfandega soffressem alguma modificação.
>
> Sobre esse ponto é expresso o preceito regulamentar "de accôrdo com as que estão ou forem cobradas pela Alfandega de Santos".
>
> Desde que, porém, o serviço das capatazias passou a ser feito exclusivamente pela ré, tanto que para isso ficou apparelhada, deixando de fazel-o aquella alfandega, e desde que nada se acertou sobre as respectivas taxas, segue-se que ellas ficaram fixadas nas que estava cobrando o mesmo departamento aduaneiro, quando o serviço foi delle transportado, total e definitivamente, para as attribuições e deveres assumidos pela ré.

Concluindo:

> Como se vê, as taxas de capatazias tornaram-se contractuaes, mediante accôrdo das partes, posterior á concessão, e fixadas nas que a alfandega cobrava, na occasião em que o serviço passou a ser feito pela ré, de sorte que não poderiam mais variar ou diminuir, pela razão simples e intuitiva de ser impossivel variarem, dahi em diante, as que lhe serviam de paradigma.
>
> Qualquer modificação, pois, que as taxas, mais tarde, soffressem, nas outras alfandegas da Republica, nenhuma repercussão poderia ter nas cobradas pela ré, porque as desta eram, unicamente, as que, em determinada occasião, percebia a alfandega de Santos, segundo o preceito regulamentar citado, que passou a ser uma clausula addicional da concessão.

A reducção, pois, introduzida pela lei n. 3.070-A, de 31 de Dezembro de 1915 para as taxas das capatazias das alfandegas do paiz, sómente poderia vigorar para a ré, mediante ccôrdo entre ella e o Governo, o qual, por sua vez, sómente em um caso, poderia impôr a diminuição: — quando se provasse excederem de 12 por cento os lucros liquidos da empresa.

Fóra desse caso, a reducção dependeria do accôrdo entre os contractantes, e os direitos resultantes do contracto escapam, segundo mandamento constitucional, á acção de qualquer lei posterior á sua acquisição.

Mas, como se não provou o excesso, previsto no contracto, de lucros liquidos, assim como que tenha sido a reducção avençada entre as partes contractantes, ficou inoperante para as taxas da ré a modificação introduzida pela citada lei n. 3.070-A, quanto ás taxas de capatazias nas alfandegas da Republica e nos portos melhorados por empresas particulares.

Não são, portanto, procedentes os fundamentos da sentença appellada, quanto á reducção das taxas.

Pelo exposto, accórdão negar provimento á appellação dos autores e dal-o á ré, julgando, *in totum*, a acção improcedente. Paguem as custas os segundos appellantes.

Assignavam o accórdão os Ministros Godofredo Cunha, presidente; Arthur Ribeiro, relator; Edmundo Lins, vencedor, com voto em separado; Muniz Barreto, com a resalva referida, isto é, vencido quanto á possibilidade de reducção das taxas; Geminiano da Franca; Cardoso Ribeiro, vencedor com voto em separado; Soriano de Souza; Pedro Mibielli e Hermenegildo de Barros, este de accôrdo com o voto que havia proferido na appellação do Amazonas entre a Manaus Harbour e J. G. Araujo. Era, pois, um accórdão unanime, que bem compensava a Empresa de tanta opposição aspera, no seu quasi meio seculo de existencia.

Os dois votos vencedores, em separado, mais accentuaram o pensamento do accórdão. O de Cardoso Ribeiro tinha estas palavras ao referir os precedentes em favor da taxa:

Esses factos assignalam, irrecusavelmente, a distincção legal e administrativa das duas taxas de cobrança de carga e descarga e de capatazias.

Consequentemente, a sentença não contém engano nesse particular e sómente declarou o que já existia objectiva e subjectivamente.

Todos os actos governamentaes posterioers, approvando até 1919, anno anterior ao da propositura da acção, as contas da Companhia Docas, são outros tantos demonstrativos de que as taxas de cobrança formadoras de sua renda bruta, tambem definida por meio de um decreto, eram legitimas. Varios decretos foram expedidos regulando a materia. Os autos o mostram. Reclamações foram feitas. Homens de governo que sem favor, sem lisonja, mesmo porque quasi todos já desappareceram do scenario da vida, podem ser collocados entre os nossos varões de Plutarcho, indeferiram, desprezaram essas reclamações.

Floriano, Prudente, Campos Salles, Rodrigues Alves, Affonso Penna, Bernardino de Campos, Serzedello Corrêa, Joaquim Murtinho, David Campista, Leopoldo Bulhões, entre elles quatro nomes queridos de S. Paulo, todos o escól das administrações, prestigiaram sempre, na apreciação dos trabalhos e na interpretação do contracto das Docas de Santos e cobrança de taxas que ella fazia. E' desautorizada, pois, a conclusão dos autores, embora se apoie na palavra de Ruy Barbosa, de que, "a cobrança das capatazias só se explica por erros inconcebiveis ou graças illegitimas dos governos".

E quanto á sua reducção, depois de citar tambem a lei n. 3.070-A, de 31 de Dezembro de 1915:

E o Poder Executivo, approvando, posteriormente a 1915, como consta dos autos, as contas da Companhia appellante, não deixou duvida alguma, de como entendeu a autorização isto é, "respeitando os contractos", o que ficára clara e perfeitamente resolvido na emenda do Senado, fundamentada com o discurso do relator da receita o Sr. Leopoldo Bulhões, em sessão de 29 de Dezembro de 1915, publicado no *Diario do Congresso*, de 1° de Janeiro de 1916, fls. 255, resumo ás fls. 1.308 v., discurso que tem este final expressivo:

"Com as Docas de Santos entrei em lucta quando Ministro da Fazenda, mas ella submetteu-se á lei. Nunca tive motivos para atacal-as e ellas nunca precisaram da minha defesa.

"Defendendo tarifas de capatazias que são applicadas em todos os portos do Brasil, aponto as difficuldades e os prejuizos que poderão provir da uniformização que se pretende fazer das taxas estabelecidas para o porto do Rio de Janeiro".

Parece-me, em conclusão, que procede a appellação da Companhia Docas e deve ser provida para que o Poder Judiciario considere irreductiveis as taxas de capatazias por ella cobradas em conformidade com o decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909, como já o fizeram os dois outros Poderes, quanto lhes competiu examinar o assumpto.

No seu voto, Edmundo Lins, examinou, a definição de taxa de capatazias, carga, e descarga, mostrando sua applicação legal (taxas differentes, por serviços differentes, tal como mais de uma vez se vio atraz), estudando-a, texto por texto, nos outros portos do Brasil. E concluiu:

Ora, si, em todos os portos do Brasil, em os quaes ha concessão de docas, são dois serviços differentes, pagos por taxas differentes, a saber: o de capatazias e o de carga e descarga, assim tambem deve ser no porto de Santos, mórmente quando quasi todos os contractos posteriores se modelaram pelo que foi celebrado com a ré, ao qual, a respeito, expressamente se referem.

Além disto, foi a administração que invariavelmente assim decidio:

Todos os Governos têm reconhecido o direito da ré a essas duas taxas. Assim é que, depois dos seis pareceres que se encontram ás fls. 837 a 884, todos fundamentados, decidiu o Ministro da Fazenda, Dr. Bernardino de Campos, que não procedia a reclamação que lhe fôra apresentada contra a ré, por estar cobrando a taxa de carga e descarga e a de capatazias (fls. 873-884).

Assim tambem, e tambem depois de seis pareceres fundamentados, o decidiu o Dr. David Campista (3° vol., fls. 886 e 887). Foi ainda o que, a 25 de Julho de 1907, o Conselheiro Affonso Penna informou ao Senado Federal, justificando, com a citação das respectivas leis, a cobrança, pela ré, das taxas de atracação, armazenagem, carga, descarga, capatazias, estiva de vagões e seu transporte (3° vol., fls. 893-895).

Ora, as concessões de serviços publicos de que terceiros terão de se utilizar, como a feita á ré, são contractos que, a favor dos mesmos terceiros, faz o poder publico.

Quanto á reducção da taxa por acto unilateral da União, não procedia um dos motivos da Companhia, — o de que concordou com a elevação em 1896 mas não podia soffrer sem consenso seu diminuição porque "as taxas alfandegarias como parte integrante do orçamento da receita, podem variar cada anno, se assim o entender o poder legislativo, salvo se o contrario se convencionar expressamente".

Temos, porém, argumento mais decisivo — a declaração solenne da propria ré e feito pelo mesmo jurisconsulto que, com tanto brilho, a

patrocina nesta causa, isto é, que as taxas de capatazias não estão comprehendidas no artigo 1°, § 5°, da lei n. 1.746 de 1869.

Esta declaração foi feita perante a justiça federal, quando se levantou a questão do exame de livros da ré.

Eis o que, tratando, exactamente, das taxas de capatazias, escreveu S. Ex.:

"As taxas de capatazias não são destinadas a remunerar o capital da empresa ré, mas unicamente, o respectivo serviço.

"Estas taxas, não estão sujeitas á revisão quinquennal de que trata o artigo 1°, § 5°, da lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869.

"Este ponto está solvido pelo proprio Governo no Aviso n. 159, de 14 de Junho de 1892". (C. de Mendonça, *A Exhibição dos Livros da Companhia Docas de Santos*, São Paulo, Typog. Cardoso Filho & C., rua Direita n. 35, pag. 113).

Procedia, porém, a outra razão de que "a Companhia convencionou, depois, com o Governo Nilo Peçanha, a irreductibilidade dessa taxa, que estava então cobrando, até que seus lucros liquidos excedessem de 12 %":

Effectivamente, depois de estatuir, na clausula primeira, que será considerada renda bruta da Companhia Docas de Santos a somma de todas as rendas, ordinarias ou extraordinarias, eventuaes ou accessorias, que forem recolhidas, e depois de, na clausula segunda, declarar o que se considerará despesa da Companhia, reza a clausula terceira: "Fica fixada a quota de 40 % da renda bruta, definida na clausula primeira, para as despesas especificadas na clausula segunda, e a quota de 60 % da mesma renda bruta, como representativa da renda liquida da Companhia, para remuneração do capital empregado pela mesma, nos termos da clausula quinta, até o limite maximo marcado no paragrapho quinto do artigo primeiro do decreto n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869".

Ex-vi desse decreto, a Companhia firmou um contracto com o Governo, a 25 de Outubro de 1909, para cuja clausula terceira transplantou, *ipsis verbis*, a clausula terceira supra transcripta, tendo sido o contracto registrado no Tribunal de Contas.

Ora, o unico limite maximo, marcado no paragrapho quinto do artigo 1° do decreto n. 1.746 supra citado, é o concernente aos 12 % de lucros liquidos para poder o Governo, sem accôrdo com a Companhia, fazer a reducção geral das taxas por ella percebidas.

Procedeu bem o Governo, ao celebrar esse contracto, ou, ao contrario, procedeu mal?

Ao poder judiciario fallece, *in totum*, competencia para decidil-o.

Por fim:

Em conclusão:

1°) A taxa de capatazias era, até o Governo Affonso Penna, a alfandegaria; porque assim a ré havia contractado; mas

2°) Do Governo Nilo Peçanha, em diante, essa taxa alfandegaria contractual tornou-se fixa e irreductivel: porque, igualmente, a ré o contractou com esse Governo; ou, por outras palavras, a taxa que a ré então cobrava, deixou de ser a alfandegaria e tornou-se contractual;

3°) Sendo, assim, irreductivel essa taxa contractual, não póde ter sido reduzida pela lei n. 3.070-A, de 1915, como o pretendem os autores;

4°) Finalmente, nem foi intenção do legislador fazel-o, como não fez o Governo até hoje;

5°) Esses actos administrativos devem ser cumpridos pelo poder judiciario emquanto não forem annullados pela acção competente;

6°) Esta acção, si fôr por acaso proposta, deverá ser julgada improcedente, por serem ditos actos plenamente validos, visto se fundarem em lei expressa.

7°) Impõe-se consequentemente, o provimento da appellação da ré, para ser julgada, *in totum*, improcedente a acção (34).

Foram julgados os embargos a 3 de Outubro de 1930, quando se havia declarado a revolução. Estava enfermo, ás portas da morte que veio logo depois, J. X. Carvalho de Mendonça. Substituio-o Raul Fernandes, escripta e verbalmente, perante o Tribunal.

Uma das folhas cariocas alludio levemente, no atropelo dos acontecimentos que se precipitavam, ao calor da accusação; mas havia passado o periodo agudo.

A exposição escripta, em cerca de 150 paginas impressas, os argumentos velhos que alinhou, os novos que produzio, eram a garantia de que não voltaria o Tribunal atraz. E não voltou. Quem quizer tomar conhecimento da questão, em seus pormenores, não tem sinão que consultar esse memorial de Raul Fernandes, no qual a limpidez da exposição corre parelha com a solidez da argumentação (35).

Por accórdão de 11 de Agosto de 1932, confirmou o Supremo Tribunal Federal essa sentença (36). Referio o Relatorio da Directoria de 1933:

> E'-nos grato noticiar aos Senhores accionistas que foram julgadas definitivamente, pelo Supremo Tribunal Federal, a favor da Companhia, duas causas, importantes não só pelo vulto das quantias que nellas eram reclamadas, mas tambem porque, envolvendo questões de principio sobre cobrança de taxas e pagamento de impostos, eram susceptiveis de repercussão prejudicialissima, forçando-nos a restituições e pagamentos avultados e diminuindo no futuro a receita.
>
> Taes foram as appellações n. 3.763 (appellantes Rodrigues Alves, Toledo & C. e outros, sobre a cobrança da taxa de capatazia) e n. 5.843 (appellante a Companhia e appellada a Fazenda Nacional, sobre imposto de dividendos pelo augmento de capital effectuado em 1897).
>
> Tambem foi julgada improcedente, por sentença do juiz da 1ª Vara Federal do Districto Federal, a acção de indemnização intentada pelo proprietario do vapor *Coronel*, naufragado no porto de Santos.

CAPITULO LXXXIII

UNIFORMIZAÇÃO DAS LEIS PORTUARIAS

Penultimo acontecimento a registrar na vida da Empresa, foi a uniformização da legislação portuaria, para a qual Santos concorreu assim com o espirito coordenador, como com a larga, complexa e agitada experiencia de quasi meio seculo .

---

(34) R. Alves de Toledo & C. e outros embargaram o accórdão. A S. Paulo Tramway Light and Power C. absteve-se, porém, de usar desse recurso. Vêr tambem: Supremo Tribunal Federal. Appellação Civel n. 3.763. Districto Federal. *Taxa de Capatazia. Brevissimo memorial da Companhia Docas de Santos*. Rio de Janeiro. Typog. do *Jornal do Commercio*, Rodrigues & C., 1930.

(35) Vêr: Supremo Tribunal Federal. Embargos na Appellação Civel n. 3.763 (Districto Federal). Embargantes: R. Alves Toledo & C. e outros. Embargada: A Companhia Docas de Santos. *Memorial da Embargada* pelo advogado Raul Fernandes. Rio de Janeiro. Typog. do *Jornal do Commercio*. Rodrigues & C., 1931.

(36) Supremo Tribunal Federal. Appellação Civel n. 3.763. Appellantes: a Companhia Docas de Santos e R. Alves de Toledo & C. Appellados: os mesmos. — Vistos, relatados e discutidos estes autos de appellação civil do Districto Federal, em que são embargantes R. Alves Toledo & C. e embargada a "Companhia Docas de Santos", accórdão rejeitar os embargos oppostos ao accórdão de fls. 1.349, que confirmam, de accôrdo com as notas tachygraphicas retro. Paguem os embargantes as custas. Supremo Tribunal Federal, 11 de Agosto de 1932. — *E. Lins*, Presidente. — *A. Ribeiro*, relator.

Aquelle espirito foi Oscar Weinschenck, que se afastou, como vimos, da Companhia em 1931 para servir, por convite do Governo Federal, como Inspector Federal de Portos, Rios e Canaes, cargo em que permaneceu até 1934. Ninguem, de facto, mais na altura desse cargo, pela experiencia obtida em longos annos de trabalho na Companhia, seguindo os passos do proprio pae, pioneiro da actividade no Brasil.

De tal experiencia alli, do conhecimento que a exploração e legislação dos outros portos lhe facultaram, bem como da competencia dos technicas da repartição, é que sahiram os decretos do Governo Provisorio, ns. 24.577 e 24.599, de 4 e 6 de Julho; 24.324, 24.477, 24.508 e 24.511, de 1, 22 e 29 de Junho de 1930, todos com a assignatura de Getulio Vargas e José A. de Almeida. Publicaram-se pelo Departamento em livro (37). E toda a legislação portuaria que assim se coordena e simplifica, uniformizando-se tambem para todos os effeitos, — nomenclatura das taxas, exploração commercial, etc., — os typos existentes no paiz. Ao lado do mappa geral da viação ferrea do paiz, em que é tambem primaz a acção desse illustre brasileiro, a uniformização da legislação portuaria é obra que honra ao Brasil.

O decreto n. 24.599, de 6 de Julho de 1934, adaptou os principios que inspiraram a elaboração da lei n. 1.746 de 1869, reguladora da concessão de docas, e as providencias do artigo 7°, da lei n. 3.314, de 16 de Outubro de 1886, ás concessões de portos, nas quaes será sempre necessario prevêr a inevitavel e incessante ampliação das installações, tal qual Santos demonstrou. Basta lêr estas considerações preliminares para ter idéa dos intuitos visados:

> Considerando que a concessão dos portos nacionaes tem sido baseada na lei n. 1.746, de 13 de Outubro de 1869 e no inciso 4°, do paragrapho unico do artigo 7°, da lei n. 3.314, de 16 de Outubro de 1886;
>
> Considerando que a primeira dessas leis, referindo-se á construcção de docas, não prevê a ampliação das installações portuarias, depois da realização do projecto inicial e do encerramento da respectiva conta de capital;
>
> Considerando que o dispositivo citado, da lei n. 3.314, restringe o prazo de amortização do capital applicado na construcção e no apparelhamento dos portos nacionaes, difficultando o financiamento desses emprehendimentos;
>
> Considerando que as taxas *ad-valorem*, de valor variavel, creadas pelo mesmo dispositivo, foram substituidas pela taxa fixa, *ad-valorem*, de 2 %, ouro, sobre a importação do estrangeiro, por sua vez, substituida com outras taxas aduaneiras, pelo novo imposto addicional de 10 %, sobre a importancia dos direitos realmente devidos, creado pelo artigo 2°, do decreto n. 24.343, de 5 de Junho de 1934;
>
> Considerando que nenhuma das duas leis prevê a collaboração dos Estados com a União, na realização do melhoramento de portos de renda insufficiente para o financiamento das obras indispensaveis, mas, que por motivos de interesse publico, devem ser, apesar disso, melhoradas;
>
> Considerando que, assim, se evidencia a necessidade de se estabelecerem novas bases para a concessão de portos nacionaes, etc.

São de notar neste decreto-lei (porque feito sob o regimen do Governo Provisorio) algumas caracteristicas essenciaes. Assim, a definição de obras

---

(37) Departamento Nacional de Portos e Navegação. *Legislação Portuaria*. Decretos: n. 24.599, de 6 de Julho de 1934; n. 24.447, de 22 de Junho de 1934; n. 24.511, de 29 de Junho de 1934; n. 24.508, de 29 de Junho de 1934; n. 24.577, de 4 de Julho de 1934; numero 24.324, de 1 de Junho de 1934; Circular, n. 89, de 14 de Julho de 1934, do Ministerio da Fazenda. Rio de Janeiro, Typ. do *Jornal do Commercio*, Rodrigues & C., 1934.

de apparelhamento dos portos, não podendo ir além de 70 annos o prazo da concessão, quer quando feitas por concessionarios, quer pelo Estado:

> Art. 3.° Nenhuma concessão de porto será outorgada sem prévio e completo estudo da conveniencia economica da realização, de modo a evitar a dispersão do trafego.
>
> Art. 4.° As obras de melhoramento e apparelhamento dos portos nacionaes devem ser projectadas com a capacidade necessaria para attender a todo o trafego que affluir a esses portos e com a margem indispensavel, aconselhada pelo estudo das possibilidades economicas dos respectivos *hinterlands*.
>
> Art. 5.° As obras e o apparelhamento necessarios ao melhoramento dos portos nacionaes, serão, em geral, estudados, projectados e orçados por agentes do Governo Federal e só poderão ser executados depois de approvados por actos do mesmo Governo. Em casos especiaes, porém, os estudos, projectos e orçamentos poderão ser feitos pelos concessionarios que os submetterão á approvação do Governo, acompanhados da necessaria memoria justificativa.
>
> Paragrapho unico. Quaesquer modificações nos projectos e orçamentos approvados deverão ser propostas pelos concessionarios ao Governo Federal, com os novos projectos e orçamentos e a justificação dessas modificações que não poderão ser postas em pratica, antes de approvadas pelo mesmo Governo.

Assim tambem o fundo de compensação, em substituição ao de amortização, medida essencial na legislação portuaria do Brasil. Esse fundo de compensação divide-se em fundo do capital inicial e fundo do capital addicional, aquelle começando da data do encerramento da conta respectiva, e este iniciando-se logo após o encerramento da conta correspondente:

> Art. 10. O capital da concessão, reconhecido pelo Governo como applicado nas installações portuarias de um porto nacional concedido, será a somma das importancias totaes demonstradas pela conta do capital inicial e pelas diversas contas do capital addicional.
>
> Art. 11. O concessionario, para compensar o capital que empregar na realização das installações portuarias do respectivo porto, que reverterão ao Governo Federal, findo o prazo da concessão, constituirá, pela capitalização de quotas annuaes, retiradas da renda liquida que auferir, os seguintes fundos:
>
> *a*) Fundo de compensação do capital inicial. A constituição desse fundo começará na data do encerramento da conta respectiva e a quota a capitalizar será calculada de modo a reproduzir a importancia desse capital, no fim do prazo da concessão.
>
> *b*) Fundos de compensação do capital addicional. Para cada parcella do capital addicional, demonstrada em cada uma das contas referidas no artigo 9°, será iniciada a constituição de um fundo de compensação, logo após o encerramento da conta correspondente, calculando-se a quota annual a capitalizar de forma a reproduzir a importancia da referida parcella, em prazo igual ao de constituição do fundo da alinea *a*, seja qual fôr a data do encerramento da conta relativa a essa parcella.

Igualmente as condições de encampação e resgate:

> Art. 12. Findo o prazo da concessão, reverterão ao dominio da União, as installações portuarias do porto concedido, mediante o pagamento que o Governo fará ao concessionario, em apolices da Divida Publica Federal, pela cotação que então tiverem na Bolsa de Titulos do Rio de Janeiro, da parte de cada uma das parcellas do capital addicional, que nessa data não estiver ainda compensada pelo respectivo fundo. Ao mesmo tempo, o concessionario incorporará a seu patrimonio as importancias dos fundos de compensação constituidos ou em constituição.

Art. 13. Ao Governo Federal fica reservado o direito de encampar a concessão dos portos nacionaes, em qualquer tempo, depois de decorrido um terço do prazo da concessão.

Paragrapho unico. O preço da encampação será a differença entre a importancia do capital reconhecido pelo Governo, como applicado pelo concessionario nas installações portuarias, e a importancia total que accusarem, na occasião, os fundos de compensação em constituição. Esse preço será pago em apolices da Divida Publica da União, em numero tal que a renda produzida, em relação ao preço da encampação, seja a mesma que accusar a renda liquida média annual do ultimo quinquennio, em relação áquelle capital total, reconhecido pelo Governo, com o maximo de 10 % e o minimo de 8 %.

A revisão geral das taxas se fará de cinco em cinco annos, quando a renda liquida, durante dois annos consecutivos, se mantiver acima de 10 %. Ha uma reducção, pois, de 12 para 10 %, do mesmo modo que passou de 90 para 70 annos o prazo maximo das concessões:

Art. 14. Para attender aos encargos do capital applicado nas installações portuarias dos portos concedidos e para os da conservação e renovação dessas installações e, bem assim, para o custeio dos serviços portuarios, contribuirão os armadores cujas embarcações se utilizem daquelles portos e os donos das mercadorias procedentes do *hinterland* desses portos ou a elles destinados, que sejam carregadas, descarregadas ou baldeadas nos mesmos portos, ou que sejam alli despachadas, proseguindo em seu transporte.

§ 1. — A contribuição referida neste artigo será cobrada pelos concessionarios, pela applicação das taxas de uma tarifa que será por elles proposta ao Governo e approvada por portaria do Ministro da Viação e Obras Publicas, sujeita á revisão de cinco em cinco annos.

§ 2° — Desde que a renda liquida apurada na tomada de contas annual se mantenha, durante dois annos consecutivos, superior a 10 % sobre o capital total reconhecido pelo Governo como applicado nas installações portuarias, será revista a tarifa referida no § 1°, modificando-se as respectivas taxas com o fim de fazer desapparecer a renda excedente aquelle limite.

A interpretação das isenções de direitos é consolidação da que já existia:

Art. 17. Durante o prazo da concessão, os concessionarios gozarão de isenção de direitos aduaneiros, de accôrdo com a legislação em vigor, para os materiaes, machinismos ou apparelhos que importarem para a realização das obras e provimento do apparelhamento dos respectivos portos, bem como para a conservação e renovação das installações portuarias e para os serviços do trafego desses portos. Gozarão, além disso, de isenção de todos os demais impostos federaes que incidam ou possam incidir nas installações ou serviços portuarios.

As despesas de construcção serão apuradas annualmente pela União. Esta poderá outorgar aos Estados a construcção, dentro de certos casos e mediante a entrega a este de 10 % addicionaes sobre os direitos aduaneiros:

Art. 19. Desde que o melhoramento de um porto nacional, obedecendo a motivos de interesse publico, deva ser realizado, apesar de não offerecer, pelo custo das obras necessarias e pela renda provavel de seu trafego ,condições para assegurar o financiamento dessas obras, o Governo Federal poderá outorgar a respectiva concessão ao Estado em cujo territorio o porto se encontre, obrigando-se a contribuir com parte do capital necessario ao melhoramento ou apparelhamento do referido porto e, bem assim, com a entrega ao Estado do producto do

imposto addicional de 10 %, sobre os direitos aduaneiros, realmente devidos, e arrecadados na respectiva alfandega ou mesa de rendas, para ser incorporado á renda ordinaria do trafego desse porto.

§ 1° — No caso previsto neste artigo, a contribuição do Governo Federal, feita antes da inauguração do trafego do porto concedido, deverá ser descontada da indemnização a ser paga ao concessionario, se a concessão fôr encampada ou rescindida.

§ 2° — Desde que com o desenvolvimento do trafego do porto concedido, a renda das taxas portuarias assegure á parcella do capital proprio, applicado pelo Estado concessionario, renda liquida de 6 %, o Governo Federal suspenderá a entrega do producto do imposto addicional.

Por ultimo, as questões suscitadas entre o Governo e o concessionario serão resolvidas por um corpo arbitral:

Art. 20. As questões que se suscitarem entre o Governo e os concessionarios, sobre a intelligencia das clausulas dos contractos de concessão, serão decididas por tres arbitros, sendo escolhido um pelo Governo, outro pelo concessionario e um terceiro por accôrdo entre essas duas partes, ou por sorteio, dentre quatro nomes apresentados, dois por cada um dos arbitros anteriormente escolhidos.

O decreto n. 24.447, de 22 de Junho de 1934, definio, por sua vez, as attribuições dos varios ministerios, assignando-se por todos os Ministros de Estado, — José Americo de Almeida, Oswaldo Aranha, Juarez Tavora, Protogenes Guimarães, Salgado Filho, Washington Pires e Antunes Maciel. Era necessario este decreto pelas questões dependentes do Ministerio da Industria, Fazenda, Saude Publica, Marinha, Guerra, etc. Instituio elle, além marcar expressamente as attribuições de cada um, o serviço de administração do porto nestes termos:

Art. 2.° São "portos organizados" os que tenham sido melhorados, ou apparelhados, attendendo-se ás necessidades da navegação e da movimentação e guarda de mercadorias e cujo trafego se realize sob a direcção de uma "administração do porto", a quem caiba a execução dos "serviços portuarios" e a conservação das "installações portuarias".

Paragrapho unico. A "administração do porto" póde ser dependencia directa do Governo Federal, ou de concessionario, ou arrendatario, a quem, por contracto, tenha sido delegada a execução daquelles serviços.

Art. 3.° Sob a denominação de "installações portuarias", comprehende-se, nos portos organizados:

a) os ancoradouros, as docas, ou os trechos de rios, em que as embarcações sejam autorizadas a fundear, ou a effectuar operações de carregamento e descarga;

b) as vias de accesso aos ancoradouros, ás docas, aos cáes, ou ás pontes de acostagem, desde que tenham sido construidos ou melhorados, ou que devam ser mantidos pelas administração dos portos;

c) os cáes, pontes de acostagem, guia-correntes ou quebra-mares, construidos para a atracação de embarcações ou para a tranquillidade e profundidade das aguas, nos portos ou nas respectivas vias de accesso;

d) as áreas de terreno, os armazens e outros edificios, as vias ferreas e as ruas, bem como todo o apparelhamento de que os portos disponham, para attender ás necessidades do respectivo trafego e á reparação e conservação das proprias installações portuarias, que tenham sido adquiridos, creados, construidos, ou estabelecidos, com autorização do Governo Federal;

Paragrapho unico. As "installações portuarias" podem ser continuas ou localizadas em pontos differentes do mesmo porto, mas devem estar sempre sujeitas á mesma "administração do porto".

O decreto n. 24.511, de 29 de Junho de 1934, regulou a utilização das installações portuarias, baseando-se nos seguintes motivos:

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o artigo 1° do decreto n. 19.398, de 11 de Novembro de 1930, e

Considerando que a utilização das installações portuarias nos portos organizados se acha regulada pela lei n. 4.279, de 5 de Junho de 1921 e por diversas disposições de varios regulamentos;

Considerando que aquella lei além de deficiente, não póde ser cumprida, sem onerar excessivamente determinados serviços que devem ser permittidos, mesmo nos portos organizados;

Considerando que, para a conveniencia do publico que se serve das installações portuarias, devem ser reunidas em uma lei unica todas as disposições que regulam a utilização dessas installações, etc.

São de destacar nesse decreto as disposições sobre tratamento igual e uso obrigatorio dos serviços do porto:

Art. 1.° A utilização das installações portuarias dos portos organizados, portos e installações definidos, respectivamente, nos artigos 2° e 3° do decreto n. 24.447, de 22 de Junho de 1934, far-se-á pela forma e nas condições estabelecidas neste decreto, sujeita ás disposições regulamentares das capitanias de portos e das alfandegas e mesas de rendas, dentro das attribuições dessas repartições, especificadas no decreto citado.

§ 1.° Todos os que se utilizarem das installações portuarias receberão das administrações dos portos tratamento sem preferencia, orientado pelo objectivo de conseguir das referidas installações a maxima efficiencia.

§ 2.° A utilização das installações portuarias será retribuida pelos que dellas se servirem, com o pagamento, á administração do porto, de importancias determinadas pela applicação das taxas portuarias, fixadas, para cada porto, em uma tarifa approvada pelo Governo.

Art. 2.° Na utilização das installações de acostagem e nas destinadas ao embarque e desembarque de mercadorias nos portos organizados, serão observadas as seguintes regras geraes:

A) — é obrigatoria a atracação das embarcações aos cáes ou pontos de acostagem, para o embarque ou desembarque, de passageiros e mercadorias, procedentes do *hinterland* desses portos ou que lhe forem destinados;

B) — todas as mercadorias mencionadas na regra anterior, seja qual fôr sua natureza ou destino, não poderão ser embarcadas nem desembarcadas sem transitarem pelas installações portuarias.

Regulavam-se os casos em que não poderia haver atracação, definindo-se tambem o que constitue o *hinterland*:

Paragrapho unico. Considera-se *hinterland* de um porto organizado:

1° — a cidade ou localidade em que esse porto estiver, ou em que funccionar a respectiva alfandega ou mesa de rendas, e as costas ou margens attingidas pela navegação interna do mesmo porto.

2° — a região do paiz servida por transportes terrestres, para a qual se encaminhem directamente mercadorias desembarcadas no porto ou da qual procedem mercadorias para embarque no mesmo porto.

3° — a região do paiz servida por vias fluviaes de transporte, cujas mercadorias sejam transportadas, embarcadas ou desembarcadas, sujeitas á jurisdicção da alfandega ou mesa de rendas de referido porto.

Por sua vez, o decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, uniformizou as taxas, definindo tambem os serviços prestados. A só questão semi-secular da capatazia dizia de sua necessidade . As razões foram as seguintes:

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o artigo 1°, do decreto n. 19.396, de 11 de Novembro de 1930, e

Considerando a diversidade que se observa na especificação dos serviços, cuja prestação está a cargo das administrações dos portos nacionaes organizados;

Considerando que não ha uniformidade na denominação das taxas e na respectiva especie e incidencia, nem quanto á entidade responsavel pelo seu pagamento;

Considerando a necessidade de bem definir os serviços a cargo das administrações dos portos organizados e as obrigações que a estas cabem quanto á realização dos alludidos serviços;

Considerando a conveniencia de facilitar ao commercio e á navegação a previsão das despesas portuarias a que estão sujeitos, pela simplificação de seu calculo e determinação dos responsaveis pelo respectivo pagamento;

Considerando que para isso é necessario dar uniformidade, em todos os portos organizados, ás taxas portuarias, quanto á respectiva especie, incidencia e denominação, etc.

Estas foram as vantagens e serviços enumerados:

Art. 5.° São as seguintes as vantagens e serviços de que o commercio e a navegação podem usufruir, nos portos organizados, prestados pelas administrações desses portos:

A — Utilização do porto;
B — Atracação;
C — Capatazias;
B — Armazenagem interna;
E — Armazenagem externa;
F — Armazenagem em armazens geraes;
G — Armazenagens especiaes;
H — Transportes;
I — Estiva das embarcações;
J — Supprimento do apparelhamento portuario;
K — Reboques;
L — Supprimento d'agua ás embarcações;
M — Serviços accessorios.

Definio-se cuidadosa e expressamente cada uma dessas categorias de serviços, para comprehensão e retribuição. A só enunciação bastava, aliás, para caracterizar cada qual. Por mais discutidas, transcrevem-se adiante tres dellas:

Art. 6.° "Utilização do porto" é a vantagem que usufruem os navios, encontrando para seu abrigo, ou para a realização de suas operações de carregamento, ou descarga, accesso ao porto, aguas tranquillas e profundas e, bem assim, meios para a execução daquellas operações e recursos para o respectivo abastecimento.

Art. 7.° "Atracação" é a vantagem que usufruem os navios de utilizar-se dos cáes, ou pontes de acostagem, nos portos organizados, para realizarem, directamente, de ou para terra, suas operações de carregamento ou de descarga.

Paragrapho unico. A atracação será feita sob a responsabilidade do commandante do navio e com o emprego do respectivo pessoal e material, mas, compete á administração do porto auxiliar a operação, com seu pessoal, sobre o cáes, para a tomada dos cabos de amarração e sua fixação nos cabeços, de accôrdo com as instrucções do referido commandante.

As capatazias:

Art. 8.° "Capatazias" é o serviço de movimentação de mercadorias, realizado por pessoal de administração do porto, comprehendendo:

I — Quando em relação á importação:

a) a descarga para o cáes, das mercadorias tomadas do convés das embarcações;

b) o transporte dessas mercadorias até ao armazem ou local designado pela administração do porto, para seu deposito, inclusive o necessario empilhamento;

c) abertura dos volumes e manipulação das mercadorias para a conferencia aduaneira, inclusive o reacondicionamento, no caso de mercadorias importadas do estrangeiro;

d) desempilhamento, transporte e entrega das mercadorias nas portas, ou portões dos armazens, alpendres ou pateos onde tiverem sido depositadas, ou junto dos vagões em que tenham de ser carregadas, nas linhas do porto.

II — Quando em relação á exportação:

a) o recebimento das mercadorias nas portas, ou portões dos armazens, alpendres, ou pateos da faixa interna do cáes, designados pela administração do porto, ou junto a vagões que as tenham transportado nas linhas do mesmo porto, até essa faixa interna do cáes;

b) transporte das mercadorias desde o local do seu recebimento, até junto da embarcação em que tiverem de ser carregadas;

c) o carregamento das mercadorias, desde o cáes, até ao convés da embarcação;

§ 1.° No caso de installações especiaes, situadas em ilhas, ou separadas das installações portuarias principaes e inaccessiveis aos vehiculos urbanos, a conducção das mercadorias, entre aquellas installações especiaes, onde tenham sido depositadas, e o ponto das installações principaes, onde devam ser entregues, constituirá serviço de "transporte", não comprehendido no de "capatazias", definido neste artigo.

§ 2.° No porto de Manaus e em portos de apparelhamento semelhante, a conducção das mercadorias entre os cáes fluctuantes e as installações terrestres, constituirá serviço de "transporte", não comprehendido no de "capatazias" definido neste artigo.

Esta providencia era necessaria para adaptação do regimen geral vigente ás novas prescripções:

Art. 25. Os concessionarios de portos submetterão ao estudo e approvação do Ministro da Viação e Obras Publicas, dentro do prazo de 90 dias, contados da data da publicação deste decreto, novas tarifas para seus respectivos portos, organizadas de accôrdo com o que determina o artigo 23 e de forma a lhes assegurar renda bruta nunca inferior á que arrecadaria com as tarifas actualmente em vigor.

§ 1.° As taxas correspondentes á "utilização do porto" substituirão as que, presentemente, são cobradas dos armadores, com as denominações de "carga e descarga" e "conservação do porto".

§ 2.° Nos portos em que o serviço de capatazias, definido no artigo 8°, é retribuido por duas taxas, denominadas de "capatazias"

e de "carga e descarga", essas duas taxas serão substituidas pela nova taxa de "capatazias", que retribuirá o conjunto das operações comprehendidas naquelle serviço.

§ 3.° Ficam sem effeito as clausulas contractuaes, que estabeleçam taxas e lhes attribuam valores, passando estas a ser reguladas pelo que dispõem os artigos 3° e 23, deste decreto.

O decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934, por sua vez, substituio o producto da taxa de 2 %, ouro, *ad valorem,* baseado na seguinte argumentação:

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições que lhe confere o artigo 1° do decreto n. 19.398, de 11 de Novembro de 1930, e

Considerando que o producto da taxa de 2 %, ouro, creada pela lei n. 1.144, de 30 de Novembro de 1903, arrecadado pelas alfandegas e mesas de rendas da Republica, foi vinculado, em alguns portos, como garantia de emprestimos levantados para a construcção e apparelhamento desses portos;

Considerando que, em outros portos, esse producto, em virtude dos respectivos contractos de concessão, tem applicação directa na referida construcção e apparelhamento e constitue renda ordinaria desses portos;

Considerando que, em outros portos, ainda, e em virtude tambem dos respectivos contractos de concessão, o referido producto constitue renda complementar, asseguradora, até a importancia de sua arrecadação, da remuneração do capital applicado na construcção e apparelhamento desses portos;

Considerando que, em virtude do disposto no artigo 3° do decreto n. 24.343, de 5 do corrente mez, foi supprimida a referida taxa de 2 %, ouro, que não mais será applicada ás mercadorias despachadas nas alfandegas e mesas de rendas, de accôrdo com a nova tarifa aduaneira approvada por esse decreto;

Considerando que, em lugar dessa taxa e de outras mencionadas no referido artigo 3.°, e em virtude do disposto no artigo 2° do decreto citado, será cobrado nas alfandegas e mesas de rendas um imposto addicional de 10 % sobre os direitos aduaneiros realmente devidos;

Considerando que é necessario assegurar, quer aos prestamistas quer aos concessionarios de portos, as garantias ou a renda que tinham por base a taxa de 2 %, ouro, agora supprimida;

Considerando, ainda, que a taxa de 0,7 %, ouro, *ad valorem,* cuja cobrança foi autorizada pelo decreto n. 14.481, de 18 de Novembro de 1920, só é arrecadada, presentemente, sobre mercadorias de importação do estrangeiro, que entram pela barra do Rio Grande, as quaes são, assim, mais oneradas que as importadas, pelos demais portos da Republica, etc.

O decreto em seu teôr total é o seguinte:

Art. 1.° O producto do imposto addicional de dez por cento, sobre a importancia dos direitos aduaneiros, realmente devidos, o qual será arrecadado pelas alfandegas e mesas de rendas, em virtude do disposto no artigo 2° do decreto n. 24.343, de 5 do corrente mez, substituirá o producto da taxa de 2 %, ouro, creada pela lei n. 1.144, de 30 de Dezembro de 1903, e que foi supprimida em virtude do que determina o artigo 3°, daquelle decreto, onde esse producto tenha sido vinculado com garantia de emprestimos realizados pelo Governo Federal ou por concessionarios de portos, de accôrdo com os respectivos contractos ou mediante autorização do mesmo Governo, e, bem assim, onde, de conformidade com esses contractos, o referido producto tenha applicação nas obras ou no apparelhamento desses portos ou constitua renda complementar ou ordinaria dos mesmos portos.

Art. 2.° Aos concessionarios de portos que, em virtude de seus contractos, tiverem direito ao recebimento integral ou parcial do pro-

ducto da taxa de 2 %, a cuja suppressão se refere o artigo 1° desse decreto, passará a ser pago pelas delegacias fiscaes o producto do imposto addicional de 10 % sobre os direitos aduaneiros, nas mesmas condições de prazo e processo, estabelecidas para pagamento daquelle producto.

Art. 3.° Fica revogado o decreto n. 14.481, de 18 de Novembro de 1920, que mandou cobrar, nas alfandegas, a taxa de 0,7 %, ouro, *ad valorem*, sobre as mercadorias de importação do estrangeiro, nos portos, em cujas barras houvesse o Governo Federal realizado obras de melhoramento.

Art. 4.° Este decreto entrará em vigor a 1 de Setembro proximo, ficando revogadas as disposições em contrario.

Por sua vez o decreto n. 24.324, de 1 de Junho de 1934, do Ministerio da Fazenda, estabeleceu novas bases e porcentagens para a coorança das taxas de armazenagem; e a circular n. 89, de 14 de Julho de 1934, contém a nova tabella H, da nova Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas, que substituiria a então vigente, logo que entrasse em vigor a nova tarifa das Alfandegas approvada pelo decreto n. 24.343, de 5 de Julho de 1934.

Por ultimo, o Governo Federal mandou vigorar, a partir de 1° de Janeiro de 1936, por uma circular do Departamento Nacional de Portos e Navegação, de 14 de Novembro anterior, as novas tarifas organisadas, de accôrdo com a nova legislação, para cada um de nossos portos e approvadas a titulo de experiencia pelo prazo de um anno. A do porto de Santos foi approvada em 29 de Outubro de 1935.

CAPITULO LXXXIV

Mauá — Gaffrée — Guinle

Nesse decennio acolheu a imprensa carioca como de costume os relatorios annuaes da Empresa.

Para não citar senão uma destas referencias, resaltou ainda uma vez o *Jornal do Commercio*, a proposito do de 1934, a significação da obra realizada, com homens a altura della. O facto era tanto mais para salientar, quanto no porto do Rio se havia rescindido o contracto, passando a ser o cáes administrado pela União (29 de Abril de 1934):

> Certo, as Docas de Santos tiveram de apparelhar um porto que é todo de excepcionaes condições de exito e de grandeza. Mas os brasileiros que assumiram as responsabilidades de seu apparelhamento estiveram sempre á altura do formidavel e excepcional encargo.
>
> Não fizeram da Empresa uma simples exploração para lucros immediatos, que foram aliás grandes, mas um emporio com a consciencia da missão que lhe poderia caber, como coube, no desenvolvimento economico do paiz.
>
> As Docas de Santos exerceram, além disso, grande influencia no saneamento do porto e da cidade a que servem. Santos era uma cidade victima das epidemias de febre amarela e do impaludismo. Antes das theorias de Finlay e da experiencia dos norte-americanos em Cuba, os trabalhos do apparelhamento do porto de Santos mostraram que, extinctos os pantanos, drenadas as aguas estagnadas, consolidados os terrenos onde perduravam os poços de mosquitos, estes portadores dos males terriveis, não encontravam meio para sobreviver e espalhar a sua progenie.
>
> Nessas condições, as obras das Docas de Santos sanearam a linda cidade, antes do saneamento do Rio e proporcionaram ao grande porto commercial não só a grande expansão economica que teve com a sua

parallela transformação em sitio de recreio e centro balneario. A Docas, aterrando, terraplenando, tornando os terrenos estanques, transformou Santos na cidade salubre que hoje apresenta um coefficiente admiravel, como grau de civilização e garantia de seus habitantes.

Em São Paulo, havia-se antes feito o parallelo entre Mauá, constructor da São Paulo Railway, e Gaffrée & Guinle, do porto de Santos, obras essas que se completavam. Assim quanto a Mauá, na secção livre do *Correio Paulistano* (13 de Novembro de 1927):

> No gozo e na fartura se havia enregelado a fibra dos conquistadores da terra. Ella voltava, porém, revigorada na pessôa de um filho riograndense. Quando todos desanimavam ou naufragavam, surge elle, forte; e a bandeira dos trilhos de ferro, que 20 annos tinha sido levantada na concessão Aguiar Viuva, Filhos & Companhia, é conduzida por Irineu Evangelista de Souza, a quem dois grandes paulistas, um de nascimento, outro de adopção, os Marquezes de Mont'Alegre e São Vicente, associam a força de seus nomes, prestando-se a figurar como concessionarios da Estrada de Ferro Santos a Jundiahy. E a obra foi feita.
>
> O dinheiro brasileiro de Mauá tomou mais de metade do capital de que os Rothschilds tomaram menos da quarta parte; e o dinheiro do Banco Mauá, em Santos, veiu ainda supprir depois £ 414.000, que os mercados londrinos recusavam para acabar a obra ameaçada de abandono.
>
> Em 1868 inaugurava-se a Estrada de Ferro Santos a Jundiahy, cujo provavel desastre de tal fórma aterrorizára os paulistas, que durante a construcção os poderes provinciaes haviam mandado abrir ao lado uma estrada de rodagem, por muitos annos abandonada até agora, quando os automoveis começam a tirar proveitos do turismo. Aquelle enorme deposito de riquezas que a genialidade de Mauá adivinhou no coração do Brasil, tinha encontrado o seu escoadouro. A Serra ficava vencida.

Quanto a Gaffrée & Guinle:

> Em 1899, quando se constituia a empresa do Porto de Santos, Gaffrée & Guinle eram os responsaveis quasi que exclusivamente da concessão. Modestas fortunas, então amontoadas lentamente em empreitadas de estradas de ferro e em emprehendimentos commerciaes. Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle passaram a consagrar toda sua actividade e todos os seus recursos de dinheiro e de credito á execução dessa obra, que Gaffrée denominava unica menina dos seus olhos, parodiando o seu conterraneo Mauá, que chamava a sua estrada de ferro, a menina de meus olhos.
>
> Dentro em pouco, a inflação das emissões duplicou e triplicou os valores em papel dessas modestas fortunas; no meio das loucuras do encilhamento, Gaffrée & Guinle nunca se desviaram do seu objectivo. O que apuravam em agios que a todos tocaram porque tudo subia, logo invertiam em blocos de concreto para a muralha do cáes de Santos.
>
> E não bastou esse dinheiro. Nada bastava. Todos os calculos falhavam com o preço alto do custo das obras, determinado por uma baixa de cambio que, da taxa de 27, vinha em 8 annos ás proximidades da actual, no fim do quadriennio Prudente de Moraes.
>
> A Empresa correu risco. Em momento dado, abeirava-se da falencia. Salvou-a o credito pessoal dos emprehendedores. Recordava vaidosamente Gaffrée o elogio que delle fizera um jornalista na comparação a Bernardo de Palissy, lançando os seus ultimos moveis ao forno, de onde ia sahir o esmalte da porcelana.
>
> Na directoria do Banco do Brasil, dois homens que nelles confiavam cégamente, abafaram os seus sustos de banqueiros, em bem da execução da obra nacional, Diogo Duarte e Luiz Martins do Amaral, fornecendo a Gaffrée & Guinle 11.000 contos com que se completaram as primeiras installações do cáes de Santos.

Dos 300 ou 400 mil contos que o Banco havia arriscado na febre dos negocios, foram estes dos poucos que lhe voltaram e dos poucos que produziram utilidades ao paiz.

Tinham sido lançadas em 1930 as pedras fundamentaes do edificio para a Alfandega, para a estação sanitaria em Itapema e o Lazareto Veterinario na Conceiçãsinha (38). Estavam incluidos todos na verba de 10.000 contos para a construcção de edificios federaes. A inauguração da Alfandega realizou-se em 19 de Novembro de 1934, com a presença dos Ministros da Viação e Fazenda e altas autoridades federaes, estadoaes e municipaes. O edificio occupa uma area de 2.400 metros quadrados, tem cinco pavimentos e, pelas suas dimensões, linhas architectonicas, disposições internas e esmerado acabamento, constitue a melhor séde aduaneira do Brasil. Entregando o edificio ao Governo da União, o Presidente da Empresa, depois de lembrar o decreto n. 18.284, de 16 de Junho de 1928 e o aviso n. 1.937, de 18 de Outubro de 1933, determinante da construcção, recordou que ali fôra sempre o lugar da Alfandega:

> E' talvez interessante saber-se que ha mais de um seculo funcciona neste local a Alfandega de Santos. De facto, em 1806, o Governador França e Horta resolveu aproveitar o velho collegio de Jesuitas, que aqui se elevava, para nelle installar, além da Alfandega, os armazens de sal, o hospital militar e a residencia dos capitães generaes, quando de visita a esta cidade.
>
> Occupou a Alfandega os fundos do edificio, fronteiro ao mar, até 1838, quando mudado o Hospital Militar, obteve ella mais outras dependencias do Collegio, até que em 1840 ficou utilizando sósinha todo o vetusto casarão.
>
> Nessa época, a Guarda-Moria funccionava no antigo forte de Nossa Senhora do Monte Serrate, e num armazem a elle contiguo. Em 1876 muda-se a Alfandega para o quartel de policia, para que fosse demolido o velho predio do Collegio dos Jesuitas e em seu lugar construido um outro, especialmente a ella destinado.

Mais tarde:

> Em 13 de Dezembro de 1880, installa-se a Alfandega em sua nova casa, onde esteve até 1924, quando o máu estado de conservação do edificio a obrigou a mudar-se novamente, indo, em Agosto, funccionar no armazem externo n. XIV, que a Companhia Docas gratuitamente cedera.
>
> Nesse armazem, em caracter provisorio, trabalhou a Alfandega durante dez annos seguidos até agora, quando ella volta novamente a seu secular dominio, para occupar este novo edificio.
>
> Espero que ella aqui permaneça longos annos, até que o desenvolvimento de seus serviços exija outra mudança, para que novamente ganhe ella outra casa, que melhor sirva ás suas necessidades, sempre crescentes, como vem acontecendo desde mais de um seculo.

---

(38) "Em 29 de Março do anno proximo findo, com a presença dos Srs. Ministros da Fazenda e da Agricultura e dos Secretarios da Fazenda e da Agricultura do Estado de São Paulo, dos representantes dos Srs. Ministros da Viação e do Interior e do Sr. Presidente do Estado de São Paulo, do Sr. Prefeito de Santos, de outras autoridades federaes e estaduaes e de pessoas gradas, foram lançadas as pedras fundamentaes dos edificios para a Alfandega de Santos, para a Estação Sanitaria em Itapema e para o Lazareto Veterinario na Conceiçãozinha.

"As obras de construcção da Alfandega já foram iniciadas depois de penoso trabalho de rebaixo na rocha existente no local do velho edificio demolido, rebaixo que se estendeu a uma consideravel area da Praça da Republica, serviço necessario para regularizar a via publica em frente ao novo edificio". *Relatorio* da Directoria, 1931.

Depois, fez Guilherme Guinle o historico da construcção, dizendo do pezar com que a Empresa via, para tal porto e para tal cáes, installada a Alfandega num armazem de café:

> Em 29 de Março de 1930 foi lançada a pedra fundamental deste edificio, com a presença de SS. Exas. os Srs. Ministros da Fazenda e da Agricultura, Drs. Oliveira Botelho e Lyra Castro, e mais outras altas autoridades federaes, estaduaes e municipaes.
>
> Apesar de declarada no paiz a grave crise financeira de novembro de 1929, que profundamente affectou a situação financeira do porto, apesar do periodo revolucionario, havido neste Estado em 1932, que paralyzou por completo a vida do porto, nunca deixou a Companhia de trabalhar nesta obra um só dia, para dar cumprimento á sua obrigação contractual.
>
> Sabia a Companhia que tinha que inverter aqui alguns milhares de contos de réis e não esmoreceu, persistiu no trabalho empreendido, tendo ella hoje a satisfação de entregar a V. Ex. a obra que aqui está.
>
> Além do empenho, em que estava, de dar satisfação completa á sua palavra empenhada, um outro motivo levava a Companhia a proseguir na sua tarefa.
>
> Ella via, desolada, a situação em que a Alfandega desta cidade se encontrava, installada num armazem de cargas, onde de pouco conforto dispunha seu pessoal, para realizar a ardua tarefa de que está incumbido. Eram os seus companheiros de trabalho que a Companhia assim via desamparados e lhe corria a obrigação de tudo fazer para melhorar-lhes a situação.

Por ultimo:

> Digo, Sr. Ministro, companheiros de trabalho, ao referir-me ao operoso quadro de funccionarios aduaneiros, que neste porto exerce a sua ardua funcção de bem zelar pela boa arrecadação das rendas fiscaes, porque doutro modo não os póde considerar esta Companhia.
>
> De facto, na vida quotidiana de labor intenso deste porto, de tal modo se entrelaçam e se completam os serviços aduaneiros e os da Companhia, que podemos nos considerar irmanados na tarefa commum de bem servir ao publico, defendendo os interesses geraes a nós confiados.
>
> Mais de uma vez pôde a Companhia constatar o prazer crescente de todos os funccionarios desta casa, á medida que as obras iam caminhando para seu fim.
>
> Essa alegria se nos communicava e nos dava força para proseguir, sem desanimo, apesar das difficuldades sérias que teve a Companhia de enfrentar. Hoje cabe á Companhia o momento de se alegrar tambem, entregando a esses prezados companheiros uma casa digna delles.

Coube a Paulo Martins, Director das Rendas Internas, depois que o Ministro da Fazenda falou sobre a situação geral do paiz e a orientação do Governo, dizer do que era Santos na economia do Brasil. Confessava sua emoção e alegria por vêr, afinal, installada num edificio condigno a Alfandega:

> Não se comprehendia continuasse esta Alfandega alojada no velho casarão que foi outrora o Collegio da Companhia de Jesus e muito menos, nos armazens da Companhia Docas. A grandeza do porto de Santos contrastava com a miserrima installação de sua aduana. Tem, afinal, esse grande departamento aduaneiro, installação condizente com a sua qualidade de alfandega especial.
>
> Examinemos aqui, em rapida revista, os algarismos attestadores da grandeza do porto de Santos, reflexo da pujança commercial do Estado de São Paulo. Santos é o porto do Brasil de maior exportação. Bastará dizer que 55,7% das mercadorias nacionaes, vendidas para o exterior, sahem por Santos. Quanto á importação, occupa o porto desta cidade o

segundo lugar. Em 1929, quando sua importação foi de £ 34.572.000, occupou o primeiro, porque a do Rio se representou por £ 31.784.000. Sommadas a exportação e a importação, ainda ao porto de Santos cabe o primeiro lugar. Esse commercio, em 1933, foi de £ 30.287.000, ao passo que o do Rio alcançou £ 18.616.000. E' ainda o porto de Santos que contribue com o maior saldo do nosso intercambio commercial.

Mais:

Em 1933, o saldo da balança commercial do Brasil foi de £ 7.658.000; mas o da balança do commercio exterior, pelo porto de Santos, foi de £ 9.541.000, ou mais de £ 2.000.000 que o do Brasil.

Santos foi sempre a maior fonte de saldos em nosso intercambio, mesmo nos periodos em que a nossa balança foi deficitaria.

Nos ultimos trinta annos, os saldos pelo porto de Santos oscilaram entre o minino de £ 6.000.000, em 1918, época da grande geada, que devastou os cafesaes paulistas, e o maximo de £ 42.160.000, no anno seguinte, isto é, em 1919.

No commercio de cabotagem está o porto de Santos em segundo lugar, logo apos o do Rio. Em 1933, exportaram-se por cabotagem, por Santos, 442.018 contos, e importaram-se mercadorias no valor de 299.644 contos.

Para a renda aduaneira do Brasil contribue Santos com 40%. O Estado de São Paulo, depois da Capital Federal, é o maior contribuinte da renda da União. Em alguns annos essa contribuição tem attingido a 35% do total da renda.

Estava a Alfandega na mesma praça em que se alteia o monumento a Braz Cubas, fundador de Santos. E isso mereceu de Paulo Martins esta referencia historica:

O crescimento do commercio effectuado pelo porto de Santos exigia que se enfrentasse, cummulativamente, dois problemas: o da construcção do porto e o do saneamento da cidade. Até ás alturas de 1878 nada se fez de aproveitavel. Mas, nesse anno, o Governo entendeu de estudar o assumpto a serio e, no anno seguinte, as plantas para a execução do porto estavam concluidas. Mais tarde, em 1888, fundou-se a Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos por iniciativa de Candido Galfrée, Eduardo Guinle, Francisco de Paula Ribeiro e Guilherme Weinschenck.

Aqui estão alinhados os nomes de quatro cidadãos que a cidade de Santos não póde neme deve esquecer. Com recursos difficeis, encontrando a cada passo desalentos e decepções, conseguiram, em 1892, transformar aquella empresa em Companhia Docas de Santos, com o capital de 20 mil contos. Já nessa phase o porto de Santos era uma affirmação, embora o estado sanitario da cidade offerecesse o mais deploravel nivel demographico. A febre amarela dizimava impiedosamente nacionaes e estrangeiros. Mas, o que é de accentuar aqui, como titulo de benemerencia áquelles illustres cidadãos, é a circumstancia de terem sido as obras, em todas as phases de sua execução, custeadas sempre com capitaes exclusivamente brasileiros.

Foi tambem nesse dia que se inaugurou a Avenida Francisco de Paula Ribeiro.

Nada mais justo. Francisco de Paula Ribeiro não servio á Companhia na sua ultima phase, mas foi della em Santos a alma administrativa, no seu periodo mais ingrato, — o das obras iniciaes, da lucta com os trapiches e a febre amarella, do primeiro abarrotamento do porto, etc. Nem sempre essa acção teve éco publico, mas nunca deixou de ser opportuna, efficaz. A descendencia numerosa sobrelevou-se por emprehendimentos sociaes e humanitarios, um de cujos exemplos foi, alli mesmo, a doação feita por Samuel Ribeiro e sua Mulher D. Heloisa Guinle Ribeiro, do edificio em que se fundou e desenvolveu o ambulatorio

que, instituido pela Companhia, para seu pessoal, attende hoje a toda a população de Santos.

Nesse mesmo dia, inaugurou-se egualmente, com as mesmas autoridades, o monumento a Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle, a que se referira uma moção da Intendencia por occasião da morte do segundo e mandado levantar pela Empresa, em memoria daquelles seus dois fundadores. O monumento era o cáes, seus accessorios; o que se inaugurava, era a lição ás novas gerações sobre quem os havia construido. Entregando-o á Municipalidade, recordou Oscar Weinschenck, — e ninguem com mais orgulho e saudade o podia fazer, — os primeiros trabalhos:

> Foi neste local, senhores, no antigo Arsenal de Marinha, que a Companhia levantou seus primeiros barracões; foi naquella esquina, onde hoje se ergue o edficio do Santos-Hotel, que ella teve seu primeiro escriptorio, foi aqui que, dentro de velhas casas, se reuniram e viveram os primeiros grupos de seus operarios e contramestres; foi ali, do lado do mar, em ponto fronteiro a esta praça, que se lançaram as fundações do primeiro trecho do cáes.
>
> Neste local, portanto, iniciou-se a grande obra executada pela Companhia; foi daqui que aos poucos se foi tornando em realidade o sonho audacioso de um grupo de homens decididos, que agiam conduzidos pelo seu elevado espirito publico e pela confiança que tinham no futuro de sua terra.
>
> Sendo assim, era aqui e não em qualquer outro lugar, que devia ser levantado o monumento em homenagem aos dois grandes lutadores, Gaffrée e Guinle.

E que tenacidade foi preciso ter, que lutas a enfrentar até aquelle dia! Depois de lembrar as tentativas alheias e a obtenção da concessão por Gaffrée & Guinle:

> Começou, desde logo, a desenvolver-se o trabalho titanico dos organizadores da firma que ia executar o contracto de concessão
>
> Foi preciso, primeiro, lutar contra as epidemias reinantes e devastadoras de febre amarela, que dizimavam o pessoal; foi preciso obter capitaes, cujo vulto excedia o das primeiras previsões, isto é, aquelle de que dispunham os socios da firma e seus amigos pessoaes, todo invertido na execução dos trabalhos: foi preciso vencer as condições ingratas do terreno em que iam sendo executadas as obras, que no genero eram as primeiras realizadas no Brasil; foi necessario, sobretudo, vencer a descrença do meio, que os insuccessos anteriores justificavam, permittindo augurar para a nova tentativa, um novo fracasso.
>
> Não desanimaram, porém, os novos concessionarios. Empenharam todos os bens que possuiam, pediram emprestado, sobrecarregando-se de dividas, mas aguardando confiantes os melhores dias, que deveriam chegar, como resultado de seus esforços tenazes.
>
> E' que, meus senhores, como fazem agora do alto deste monumento, já naquella época distante, Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle, contemplando o Estado de São Paulo, anteviam-lhe o futuro grandioso, que é hoje esplendida realidade, a accentuar-se a todo o momento e cada vez mais.

Mauá fizera a São Paulo Railway, e o complemento foi o cáes de Santos:

> A tenacidade de Mauá tinha feito construir-se a actual São Paulo Railway, permittindo os transportes faceis do altiplano até o mar. A obra de Gaffrée e Guinle vinha completar aquella, apparelhando o porto de Santos para o facil transbordo, entre a via ferrea e a navegação de todas as mercadorias que o commercio com o exterior da provincia tivesse de movimentar.
>
> Realizava-se uma obra nacional, projectada por brasileiros, por elles executada, por elles financiada e por elles mantida, com o desejo

Aspecto actual de uma parte do cáes (1935)

continuado de serem uteis ao seu paiz, pois, de certo, já lhes cantava n alma a legenda rotariana — "mais se beneficia quem melhor serve". Até agora, no Brasil, nenhuma outra obra de porto, com o vulto da de Santos, se realizou por iniciativa particular.

Respondeu o Prefeito da cidade, Aristides Bastos Machado, alludindo aos dois resultados — estrada de ferro e porto:

Ainda depois de vencida a Serra pela machina, o Governo da Provincia de São Paulo, ou por medo á aventura, ou por mingua de recursos financeiros, procrastinava a construcção do cáes do porto, obra indispensavel á expansão do nosso intercambio commercial e á salvação da saúde dos moradores da cidade miasmatica, insalubre pelo regime das marés a invadir-lhes as ruas e vielas, cobertas, nas vazantes, de detritos lodosos, depositados pelas aguas.

Naquella época, em que o capital estranjeiro, quasi desconhecido no Brasil, receava não só as pestes que nos dizimavam, como a sorte dos empreendimentos, num paiz despercebido para a luta economica, o arrojo destes dois illustres coestaduanos de Mauá, fascinados pela acção fecunda do sublime mestre de energia criadora no derradeiro quartel do Imperio, levou a cabo esta obra grandiosa, que nos enche de orgulho nacionalista, porque é essencialmente brasileira — a construcção do porto de Santos.

Obra devida á capacidade empreendedora e corajosa dos dois brasileiros a quem rendemos, agora, um preito de gratidão e reconhecimento, obra custeada com capitaes brasileiros; obra que é, desde a origem, attestado magnifico da aptidão technica de profissionaes brasileiros, reunidos sob a direcção do doutissimo Benjamin Weinschenck, a construcção das docas santistas é padrão do engenho e do destemor brasileiro, para edificação dos que menospresam a intelligencia e a valia da gente brasileira.

Adiante:

Se para o trabalho paulista a idéa do trafico para o mar, iniciada pelo espirito ardente de Mauá e ultimada pelo arrojo de Gaffrée e Guinle, tem a significação dos feitos inestimaveis, pelo infinito do seu valor, para o santista, particularmente, ella trouxe, além disso, um sentido humano indissimulavel.

Isso aqui era mais um hospital que uma cidade e, em certos transes, mais um cemiterio que um nucleo de população. O alfange da morte não descansava da tarefa destruidora de vidas, porque as condições mesologicas deste porto eram propicias á ceifa de homens.

Foi inagavelmente, a construcção do cáes, autorizada pelo Governo Imperial, em 1888, o passo inicial para o saneamento da cidade. Só depois desta obra, primeiro soccorro sanitario trazido á população flagellada pelas pestes, volveu o Governo de São Paulo as vistas para Santos e deu-lhe, então, agua potavel abundante, serviço efficiente de esgotos e drenagem e de hygiene urbana.

Concluindo:

Senhor Dr. Oscar Weinschenck: A cidade de Santos não se surpreende com as palavras carinhosas da vossa oração. Tendes motivos de ordem sentimental para querer a Santos todo o bem possivel. Nas pedras deste cáes se desgastou a vida laboriosa de vosso grande progenitor, o insigne engenheiro Weinschenck, cuja imagem a nossa saudosa recordação vislumbra na cantaria com que a sua sciencia dominou o mar.

E' das mãos do filho deste obreiro intelligente e digno que a cidade recebe, agradecida, este monumento á lembrança sempre viva de seus dois benemeritos bemfeitores, Candido Gaffrée e Eduardo Guinle.

Sob o titulo "O porto de Santos visto através a construcção que lhe imprimiu a Companhia Docas", fez a *Tribuna* um longo quadro historico, — Santos em 1888, a febre amarela, as tentativas de construcção, seus entraves.

Sobre o porto de outrora:

> Tristes tempos aquelles! De velhos pardieiros em trapiches alfandegados, tortuosas e alquebradas pontes de construcção pre-historica, serpenteavam pelo lodaçal até penetrarem algumas braças nas aguas turvas da bahia.
>
> Sob o tremendo bochorno dos dias estivaes, a pele suarenta e escaldante, enxameavam por ella turmas de homens brancos, que a sedução de um "El Dorado" para tantos enganoso atrahira dalém-mar, de envolta com os negros filhos da raça escravisada da Africa, arquejando todos ao peso da carga de que iam aliviando o bojo dos navios e atulhando os trapiches.
>
> Os barcos, cuja atracação se apresentava problematica por muito tempo ainda, descarregavam mesmo ao largo, sobre pontões, sorte de velhos cascos aposentados, onde as mercadorias, a troco de grossa armazenagem, jaziam até o dia em que o fisco, cobrando-se das respectivas taxas, permittia seu livre ingresso no territorio nacional.
>
> Serviços primitivos, deficientissimos, executados com a desesperadora lentidão da unica machina da época, o braço humano, cobrados a peso de ouro pelos felizes trapicheiros e pontonistas, e sujeitos, para os importadores, a toda a especie de dolos e ludibrios clamorosos, deixavam elles tanto a desejar e attentavam tanto contra os nossos fóros de povo progressista e honesto, que a pessima nomeada do porto de Santos se tornara corrente e proverbial na Europa, levantando seria animosidade no espirito dos armadores, muitos dos quaes se negavam systematicamente a que seus barcos demandassem nossas aguas, a menos que os exportadores lhes accenassem com fretes fabulosos.

Ainda:

> Verdade seja que miraculosas fortunas, surgindo num apice, fizeram aquella época chegar até nós com o suggestivo nome de "tempo da mina"... Mas a que preço eram ellas obtidas? Pela porta francamente escancarada do contrabando, que a espantosa desorganização dos serviços do porto não permittia cohibir; pela ausencia absoluta de escrupulo na apropriação indebita de mercadorias atiradas ao acaso e confundidas aos montões na praia, e pelo atrevimento que animava os espiritos avassalados por desmarcada ambição, arrostando os botes mortaes da febre amarela na conquista de uma fortuna rapida e polpuda.
>
> A febre amarela! Endemico naquelles tetricos tempos, o terrivel morbus tinha o seu principal *habitat* radicado no paul nojento e miasmatico que cintava, na orla maritima, o coração da cidade, o seu centro commercial. Sob a canicula senegalesca dos sóes de verão, o pantano fervilhava na chimica elaboração de gazes deleterios; e, á noite, quando, vencida, esgotada por um trabalho exasperante, a população recolhia aos seus lares e amodorrava sob a pressão angustiosa da atmosphera abafadiça, portas a dentro entrava-lhe o putrido odor da "maresia" acompanhado de legiões de mosquitos vorazes, em que a sciencia official não descobrira o terrivel transmissor da pavorosa epidemia.

E depois de larga exposição:

> E aqui é tempo de mencionar o nome do grande executor do cáes do nosso porto, o saudoso Engenheiro Guilherme B. Weinschenck, de quem disse Candido Gaffrée, ao vêl-o aposentar-se:
>
> "Amigo dedicado que me acompanhou desde o dia em que se lançou a principal pedra do cáes de Santos, companheiro infatigavel que dedicou toda a sua actividade, toda a sua inexcedivel competencia durante

mais de trinta annos, ás obras grandiosos do porto de Santos, que perpetuaram o seu nome e a sua excepcional capacidade".

Extinctos que são, por sua vez, Candido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle, elles não viverão subjectiva e immorredouramente sómente pela homenagem que, em sua memoria, hoje se inaugura, mas, e principalmente, pela grandeza do commettimento que levaram a cabo com um descortino, energia e competencia acima de qualquer encomio, a par de acendrado patriotismo, culminado na obra gigantesca, puramente nacional de que o nosso paiz se póde ufanar, e que iguala, se não supera, congeneres das mais civilizadas nações do globo.

CAPITULO LXXXV

Conclusão

Já é tempo de encerrar-se esta exposição. Nada do que occorreu, a favor da Companhia Docas de Santos, ou contra ella, deixou de ter referencia.

Talvez haja, por isso, demasia de documentação. Preferio-o o autor, pela luta que a Empresa enfrentou, as apreciações violentas de que foi alvo, o longo, perturbado caminho que percorreu. Só dessa maneira se poderia pôr em relevo a verdade, nem sempre reconhecida, ou salientar certas circumstancias adrede ou sem proposito olvidadas.

Essa documentação evidencia a vontade de dois homens, desprovidos de diplomas universitarios, lançando-se á construcção de uma obra technica, não conhecida no Brasil e que já havia feito desanimar outros, quando não o proprio Estado a que ia servir.

Seria isso bastante para que ficassem perante a opinião no numero dos que trabalharam com acerto pelo progresso economico do paiz. E conheceram-se então mais pela abastança em que viveram e morreram, nivelados até a certos capitães de industria, de todas as épocas e nações, para os quaes só o lucro material conta. A resenha historica, que ficou atrás, colloca Candido Caffrée e Eduardo P. Guinle no seu papel, mostrando o que lhes inspirou a acção, como nella andaram, quaes as vicissitudes e finalidades do trabalho realizado.

Ainda está por fazer-se no Brasil a historia dos homens que nos deram as estradas de ferro, os portos, as docas, todos os melhoramentos materiaes que estadistas ou legisladores puzeram em acção, mas homens de negocio ou engenheiros projectaram e realizaram. Nem por menos conhecido, o esforço destes é menor do que o daquelles. Houve mesmo, em torno, mais doestos do que louvores; mas as obras ficaram, arcabouço do paiz de amanhã. Não faltou até um sorriso escarninho, quando é certo que o esforço do empresario não vale menos do que o dos creadores politicos da nação. Inaugurando em Port Said o monumento a Lesseps, não achou o Visconde de Vogüé outro termo que aquelle para definil-o: "Entrepreneur, réfléchissez au sens premier et à la beauté intérieure de ce mot..."

No sector da vida brasileira, que escolheu para edificar, a Companhia Docas de Santos foi precursora, fazendo obra notavel e perenne. Ali, de facto, o primeiro porto construido, entre nós, por iniciativa privada, com capitaes, direcção technica e administrativa nacionaes, quando todos os demais se fizeram com dinheiro de fóra, alguns dos quaes, ainda assim, como o do Rio de Janeiro, pelo proprio Estado, senão quando, como Manaus, por companhias estranjeiras. Criação unica entre nós, a esse respeito, ella tambem se antecipou as demais, pelas preoccupações e consequencias sanitarias, que a caracterisaram. Santos

muito lhe deve a este respeito: na febre amarela, pela contribuição de saneamento que foi o cáes; e, sem dizer de outras melhoras geraes, na malaria, pela campanha emprehendida em Itatinga. Essa campanha, segundo seu organizador e chefe, foi a primeira e a de maiores resultados no Brasil; e nella assentou Carlos Chagas doutrina sobre a malaria, acceita depois universalmente.

Não só, porém, pelo que fez, como tambem pelos embaraços que encontrou, foi singular a Companhia. Nenhuma outra teve os embates que a adversáram. Construir é fazer cousa solidaria, mas é tambem despertar interesses, lutar. Além dessas contingencias de ordem geral, deparou a Empresa em São Paulo, mal inaugurado o primeiro trecho do cáes, campanha que a pintou como orgão espoliador, em vez do instrumento de riqueza, que de facto seria; e essa campanha lançou a semente, de que brotaram outras, na questão da alfandega da capital, na da exhibição dos livros, na do direito exclusivo de melhoramentos do porto, na das capatazias em sua fórma legal e em sua reducção legislativa; etapas todas de um caminho longo e porfiado, no qual nenhum adjectivo se poupou contra a Empresa. Tendo razão na apparencia, não a tinha o Estado no fundo, donde difficil a conciliação.

Nessa luta, ficou tambem provado, foram adversarios a imprensa de São Paulo, muitos de seus homens publicos, varios de seus dirigentes, quando não o proprio Governo. Explicaram-se tambem as circumstancias que actuaram em cada qual dessas campanhas e foram sete, como dellas se sahiu a Companhia, — administrativas, politicas, apenas de imprensa ou judiciaes. Tendo crescido em perenne defensiva, é seu orgulho que, um a um, vio vencedores os principios pelos quaes lutou. Accusada de oppressiva e perdularia, não só construio o cáes mais barato do Brasil, como foi a que menores taxas exigio. Compararam Santos, a tal respeito, ao Rio de Janeiro, e entretanto, essa comparação, assim na construcção, como na administração, foi sempre, pelo contraste, seu melhor argumento. Tida por um Estado no Estado, não procurou defesa que não fosse a legal, de seus contractos. Eis porque no fôro não perdeu questão em que foi chamada, desde antigos socios pretendendo indemnizações, ou vendedores de terrenos reclamando depois preço maior, até essa questão meio secular das capatazias, na qual foi uniforme a decisão administrativa e forense; reivindicação que não exclue a mais rumorosa causa, a da exhibição de livros, onde, si perdeu em principio, ganhou de facto pelo accôrdo, a que a sentença implicitamente obrigava e fez-se.

Seria absurdo pretender que a Empresa devesse isso á sua estrella, quando não ao poder de seu ouro, tantas e ruidosas vezes apregoado; porque, mais do que tudo, ella o devia á estructura legal em que se ergueu, ao tino e á pertinacia com que, anno sobre anno, soube amparar-se, em meio das maiores difficuldades, perante administrações estaduaes e federaes que se renovavam em seus homens e inspiraçeõs, durante quasi meio seculo. Primaz, sem duvida, Candido Gaffrée teve um grande collaborador em Eduardo P. Guinle; e ambos souberam escolher os auxiliares principaes em Guilherme B. Weinschenck, que levantou das aguas, docas e accessorios; J. X. Carvalho de Mendonça, que lhes deu arrimo legal; Francisco de Paula Ribeiro, a alma administrativa da Empresa em Santos, no seu peor periodo; Gabriel Osorio de Almeida, cuja assistencia technica tanto valeu á Companhia. Construir, administrar é tambem saber escolher homens. Ainda ahi a Companha Docas de Santos tem uma das razões de seu exito. O espirito, em que se fez e consolidou, não muda nos successores. Não ha maior cabedal para uma Empresa do que a fórma porque mantém, no tempo, sua administração technica e commercial; e isso vale tanto ou mais que outros facto-

res materiaes, por altos que pareçam. Se algum dia, viesse o Governo Federal (ou mesmo o de São Paulo) reger a Companhia, veria que nesse elemento impalpavel esteve sempre uma de suas grandes reservas nas lutas que enfrentou.

Estas paginas, si mostram quão difficil é construir no Brasil, deixam tambem claro que não ha tropeços, que não possam transpor-se. A Companhia Docas de Santos é obra que recommenda nosso espirito de iniciativa e nosso animo realizador. Não teve o autor outro intuito senão deixal-o provado. E julga que as paginas anteriores falam bem nesse sentido.

VISTA GE

SANTOS—1

VISTA GERAL
SANTOS—1929

INDICE

Primeira Parte

(1886 — 1895)

PAGS.

CAPITULO I — Antecedentes 5

Desde os primeiros annos da Independencia o Brasil cuidou de promover a navegação dos portos, costas e rios e a construcção de cáes e armazens para as necessidades do seu commercio. — Lei de 29 de Agosto de 1828, relativa á navegação. — Lei de 13 de Outubro de 1869 sobre a construcção de docas e armazens para carga, descarga e conservação de mercadorias de importação e exportação. — Estudos e relatorios de Milnor Roberts, Sir John Hawkshaw, Honorio Bicalho e Caland sobre os nossos portos. — A concessão Stephen Buck-André Rebouças para a construcção de docas no Rio de Janeiro. — A concessão Conde de Estrella-Andrade Pertence para a construcção de cáes e outros melhoramentos no porto de Santos. — Nomeação da commissão chefiada por Milnor Roberts para projectar as obras desse porto. — Abertura da concurrencia publica para a construcção dessas obras. — A Assembléa Provincial de S. Paulo pede ao Governo Imperial que as confie ao Governo da mesma Provincia. — Decreto n. 8.800, de 16 de Dezembro de 1882 autorizando as obras. — O Visconde de Mauá tambem obteve, em 1861, permissão para construir um cáes em Santos.

CAPITULO II — A concurrencia e os concurrentes 11

O Governo Imperial declara sem effeito a concessão ao Governo da Provincia de São Paulo para construir o porto de Santos e chama de novo a si essa construcção. — O engenheiro Saboia e Silva é incumbido de realizar novos estudos e apresentar parecer sobre essa construcção. — Tomando por base esse relatorio o Governo manda abrir concurrencia para adjudicação dos trabalhos. — Apresentam-se seis concurrentes. — E' escolhida a proposta de José Pinto de Oliveira, Candido Gaffrée, Eduardo P. Guinle e outros. — O decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888 autoriza o contracto. — Traços essenciaes do mesmo. — Criticas e polemicas que suscita. — Antonio Prado defende o acto do Governo. — Assignatura do contracto a 20 de Julho de 1888. — Suas clausulas.

CAPITULO III — Primeiros trabalhos e obstaculos 18

Formação da empresa constructora do cáes de Santos, tendo como base o relatorio Saboia e Silva e como engenheiro Guilherme Benjamin Weinschenck. — Constitue-se a firma Gaffrée, Guinle & C., com o capital de 4.000 contos. — Seus socios. — Elevação do capital a 15.000 contos, passando a denominar-se Empresa das Obras dos Melhoramentos do Porto de Santos. — Transformação da empresa em sociedade anonyma, Companhia Docas de Santos, com o capital de 20.000 contos. — Difficuldades technicas e administrativas. — Pontes e trapiches. — Lucta com a Companhia Ingleza. — Os terrenos de marinha. — Polemica entre a *Tribuna do Povo* e J. X. Carvalho de Mendonça.

CAPITULO IV — Olhando o futuro 24

Ampliação do cáes. — Razões da Empresa. — Primeiro prolongamento até o enrocamento que precede a ponte nova (Decreto n. 10.277, de 1889); segundo prolongamento até Paquetá (Decreto n. 966, de 1890); terceiro prolongamento até os Outeirinhos (Decreto n. 942, de 1892).

PAGS.

CAPITULO V — Construir, saneando 30

Os progressos do cáes e a marcha da construcção. — Entrega do primeiro trecho e construcção do primeiro armazem. — Atracação do primeiro navio. — Ligação dos trilhos da Empresa com os da São Paulo Railway. — Em trafego 400 metros de cáes. — A Associação Commercial de Santos assignala o facto em seu relatorio. — Registra-o tambem o Relatorio da Companhia em 1894. — O cáes abarrotado de mercadorias, devido ao augmento da importação do exterior e á crise de transportes para o interior. — Reclamações do commercio e da industria. — Augmento do preço dos carretos, da locação, dos pontões, dos fretes e das estadias. — Serzedello Corrêa visita o porto. — Medidas de emergencia adoptadas.

CAPITULO VI — A primeira campanha 35

Primeira campanha contra a Empresa. — Adolpho Pinto e Osorio de Almeida. — O augmento do capital inicial. — Debate no Senado Federal. — Difficuldades com que teve de luctar a Companhia. — A falta de braços obriga-a a importar trabalhadores do Norte. — Primeiras escaramuças entre Alfredo Ellis e Ramiro Barcellos, no Senado. — Floriano Peixoto e sua mensagem, de 7 de Maio de 1894.

CAPITULO VII — Prazo da concessão, atrazo nas obras 47

Deficiencia do prazo de 30 annos para a realização das obras. — Os prazos concedidos ás estradas de ferro. — Monopolio dos serviços e obras do porto. — Atrazo nas obras. — Francisco Glycerio e Candido Gaffrée. — Como se convencionou o prazo de 90 annos.

CAPITULO VIII — Isenção de direitos para o material..... 53

Continuação da campanhia. — Impugnação da isenção de direitos. — Accusação e defesa. — Almeida Nogueira, na Camara Federal, repete aquellas accusações. Respondelhe, desfazendo-as, Victorino Monteiro. — Ramiro Barcellos falla no Senado. — O Banco do Brasil e a Companhia. — O que diz a respeito o Relatorio da Directoria, de 1894.

CAPITULO IX — Taxas de serviço e de retribuição do capital..... 58

Outras accusações á Companhia. — Oppressão e dualidade de taxas portuarias? — Taxas de atracação, carga e descarga, armazenagem. — Accusado de ter augmentado as segundas de 50 %, Serzedello Corrêa prova que as reduzio.

CAPITULO X — Outras impugnações e realizações..... 66

Accôrdo entre a Companhia Docas e a S. Paulo Railway para a descarga directa das mercadorias dos navios para os vagões desta. — Cobrança da taxa de descarga pela Companhia apontada como abusiva. — O que era a descarga das mercadorias antes da construcção do cáes. — Suas delongas e outros inconvenientes, censurados em documentos officiaes. — O Relatorio do Ministro da Industria e Obras Publicas, de 1895, e os melhoramentos do porto de Santos.

Segunda Parte

(1896 — 1905)

CAPITULO XI — A segunda campanha 75

O decreto n. 149-A crea as Alfandegas de S. Paulo e Juiz de Fóra. — O que disse a respeito de ambas, na Camara Federal, o deputado José Carlos de Carvalho. — Cavalcanti de Albuquerque, Director das Rendas Publicas do Thesouro Nacional, encarregado da execução daquelle decreto. — A reacção contra o estabelecimento da Alfandega na Capital paulista. — A Companhia das Docas, negando-se a cumprir as disposições do novo regulamento, estriba-se na lettra de seus contractos.

CAPITULO XII — Alfandega de S. Paulo 81

Antes de recorrer ao Poder Judiciario, a Empresa ensaia uma conciliação. — Apresentação de duas propostas sem exito. — O Director das Rendas melindrado com a resistencia da Empresa e com a guerra de que era alvo por parte da imprensa de Santos e do Rio. — Falla-se em encampação. — Apesar de inaugurada, a

PAGS.

Alfandega de S. Paulo não funccionava. — O Ministro da Fazenda, Rodrigues Alves, apoiando o seu delegado Cavalcanti de Albuquerque, expede o decreto numero 2.291, de 28 de Maio de 1896. — Sua exposição de motivos e a Empresa.

CAPITULO XIII — Recurso aos tribunaes 89

O direito da Companhia em face das disposições do novo regulamento que o Governo pretendia impôr-lhe. — Ramiro Barcellos, no Senado Federal, julga a Alfandega de S. Paulo "uma fantasia prejudicial aos cofres publicos e perturbadora da administração". — O *Correio Paulistano* protesta, acompanhando-o o *Estado de São Paulo*. — Polemica na imprensa do Rio. — O *Jornal do Commercio*, a *Gazeta de Noticias* e a *Noticia*, a favor da Empresa, o *Paiz* contra. — O Director das Rendas e o Senador Ramiro Barcellos. — A Associação Commercial de Santos representa ao Governo contra a creação da nova Alfandega e as exigencias desta. — A Associação Commercial de S. Paulo representa em sentido contrario. — Dialogo entre os Senadores Ramiro Barcellos e Moraes Barros sobre o mesmo assumpto. — A questão aggrava-se com o decreto n. 2.291, contra a Empresa. — Esta appella para a Justiça. — Os Directores Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle, em communicado publicado no *Jornal do Commercio*, põem as coisas nos seus termos. — A Companhia obtem mandado de manutenção de seus direitos.

CAPITULO XIV — Velhos themas, novos ataques 97

Um semestre cheio de debates. — As Docas de Santos alvo de discussões na imprensa, na Camara e no Senado. — Vinte e cinco discursos pronunciados a favor e contra. — Surge novo adversario, a *Cidade do Rio*. — Gaffrée e Guinle accusados de estrangeiros insolentes, apaixonados federalistas. — Novamente a questão do contrabando. — Victorino Monteiro defende a Empresa e seus Directores. — Ainda a questão dos despachos sobre agua. — Moraes Barros porta-voz da Associação Commercial de S. Paulo. — Os terrenos de marinhas. — Volta á discussão o direito exclusivo da Companhia. — Repete-se a accusação relativa ao exaggero das taxas. — Longo discurso provando sua improcedencia. — O contrabando. — As Docas, o augmento das rendas e sua melhor fiscalização. — Os balanços da Empresa.

CAPITULO XV — Em plena lucta 109

Tres questões punham a Companhia na dependencia do Governo Federal: a dragagem do canal, a prorogação do prazo para conclusão do cáes e uma proposta orçamentaria sobre capatazias. — Esta ultima não fôra iniciativa sua. — O serviço de capatazias era deficitario; para obviar esse prejuizo, fôra elevada a taxa em todos os portos. — Considerada como uma dadiva feita á Companhia, Serzedello Corrêa explicou, na Camara, que era geral o augmento. — A prorogação do prazo para conclusão do cáes e a autorização para o serviço de dragagem e desobstrucção do canal tambem encontraram opposição, sendo ainda discutidas no segundo semestre de 1896. — A Companhia julgada um Estado no Estado.

CAPITULO XVI — O desfecho de 1896..... 109

Discute-se ainda a questão da dragagem e desobstrucção do porto de Santos. — Porque o ex-Ministro Costallat não assignou o decreto sobre aquelles trabalhos. — Na Camara debate-se a prorogação do contracto. — Lauro Muller defende, como relator da Commissão de Finanças, a integridade do contracto e o direito de prorogação. — Fallam Serzedello Corrêa e Cincinnato Braga. — A Camara e o Senado aprovam a prorogação do prazo e autorização da dragagem — No Senado o debate correu agitado. — Paulistas e Riograndenses. — Serenam os animos. — A lei numero 429 de 10 de Dezembro de 1896, proroga o prazo para o prolongamento do cáes e assigna-se, a 23 do mesmo mez, o decreto n. 2.411, relativo á dragagem do porto. — O que diz o Relatorio da Directoria.

CAPITULO XVII — Dez annos de relativa tranquillidade 116

A Companhia Docas de Santos entra num periodo de relativa tranquillidade. — O trecho de Paquetá a Outeirinhos. — A construcção do cáes faz desapparecer diversas industrias. — O fornecimento de lastro e de agua aos navios. — Os ultimos trapiches. — A primeira parede do pessoal. — Medidas de prevenção. — O trabalho volta á normalidade. — A segunda parede, em 1904, de maior envergadura, abrangendo varias profissões, tambem é dominada, sem a satisfação das exigencias dos paredistas. — Dois trapicheiros intentam acção, julgada improcedente. — As informações que a respeito dessa acção deu o Ministerio da Viação ao Pro-

PAGS.

curador Geral da Republica. — Francisco de Paula Ribeiro responde pela Empresa na *Cidade de Santos*.

CAPITULO XVIII — Armazens Geraes. Taxas Municipaes..... 122

A emissão de *warrants* e o projecto de lei autorizando a creação de armazens geraes e a instituição de salas para vendas publicas de café, encontram opposição na imprensa paulista. — Sobre o assumpto falla, na Camara, Alcindo Guanabara restabelecendo a verdade. — O Chefe da Nação em telegramma á Associação Commercial de Santos e uma communicação da Empresa, publicada no *Jornal do Commercio*, reduzem a questão aos seus verdadeiros termos. — A Empresa em desaccôrdo com a regulamentação da emissão de *warrants*. — Duas representações ao Governo Federal sobre o assumpto. — A isenção de impostos federaes, estaduaes e municipaes e a construcção de novos armazens. — A Camara Municipal de Santos protesta contra essa isenção de impostos e contra o desapparecimento de outras fontes de renda, causada pela construcção dos armazens da Empresa. — A imprensa local acompanha a Camara, adduzindo novos argumentos. — Carvalho de Mendonça, no *Diario de Santos*, refuta taes argumentos. — O Ministro da Viação responde á representação da Camara Municipal de Santos.

CAPITULO XIX — Saneamento do porto. Caes superfluo? 130

As obras e serviços que a Companhia contractou executar e custear, não obstante a sua reconhecida utilidade geral, continuam provocando a grita dos prejudicados em seus interesses particulares. — O caso da mina do Jabaquara, a difficuldade do escoamento do lixo da cidade e a construcção dos esgotos, fornecem novos argumentos contra o prolongamento do cáes. — Os melhoramentos do porto e a construcção de seu cáes fazem baixar o preço dos fretes e são uma das principaes causas do saneamento da cidade. — Neste decennio celebra a Empresa seus dez primeiros annos de existencia.

CAPITULO XX — Café. Energia electrica 137

A Companhia ameaçada de tarifas ferroviarias que lhe desviassem o café para o Rio de Janeiro. — Resolve-se a seu favor a questão que, sobre sua constituição social, lhe moveu um dos primitivos socios. — E' autorizada a aproveitar as quedas dagua vizinhas para as necessidades de seus serviços. — A construcção da matriz da Empresa, no Rio de Janeiro. — A firma Gaffrée & Guinle e o fornecimento de energia electrica ao Rio de Janeiro. — Uma communicação explicativa. — O que escreveu a respeito o correspondente do *Estado de S. Paulo*, no Rio.

CAPITULO XXI — Fé de officio de outro decennio 144

O relatorio do Ministro da Industria e o porto de Santos. — No anno seguinte, 1897, o Ministro da Industria, Joaquim Murtinho, lamenta não ter maior applicação a lei de 1869, refere-se á concurrencia para a exploração particular dos portos de Pernambuco e do Pará e diz que Santos é um auxilio poderosissimo para o commercio e para a administração publica e uma gloria para o Brasil. — Igualmente elogiosas as referencias exaradas em seus relatorios, em 1898, pelo Ministro da Viação, e em 1899, pelos da Fazenda e da Viação. — O depoimento da *Tribuna* de Santos. — O que diz o relatorio do Consul Geral do Brasil em Montevidéo. — De 1900 a 1904, inclusive, as palavras dos Ministros da Fazenda e da Industria e do Presidente Campos Salles, são concordes em salientar as obras do porto de Santos e os serviços que prestam ao paiz. — A visita de Elihu Root, do Embaixador Lloyd Griscom e do Presidente Penna. — Como se referiu a essas visitas o *Jornal do Commercio*.

Terceira Parte

(1906 — 1910)

PAGS.

CAPITULO XXII — A terceira campanha 155

Motivos que a explicam. — Amplia-se o mal entendido inicial entre São Paulo e a Empresa. — Estando em atrazo a construcção do cáes, o Governo concede prorogação de prazo por mais cinco annos. — Essa prorogação faz que Alfredo Ellis abra immediata campanha. — Pedido de informações do Senado ao Governo. — Este responde explicando os motivos de seu acto. — Alfredo Ellis

PAGS.

ataca asperamente o Ministro Lauro Müller e a Empresa. — A exposição da Companhia ao Ministro da Viação. — Falla tambem Ramiro Barcellos. — Recrudescem os ataques de Alfredo Ellis contra o que elle denominou de Empresa-Polvo. — Varias accusações. — Refuta-as Ramiro Barcellos. — As capatazias sobre o café.

CAPITULO XXIII — Offensiva violenta 164

Paulistas e Riograndenses. — Velhas e novas imputações. — Os serviços prestados pelas Docas á Marinha de Guerra nacional. — Rendas excessivas? — Protelação das obras para fugir á revisão das taxas? — Contrabando de generos alimenticios? — Prolongamento a Outeirinhos? — Protecção do Banco do Brasil? — Os discursos do representante paulista sem resonancia no Senado e quasi sem echo na imprensa do Rio. — As Docas, "um pequeno Panamá" e dias depois uma "Tammany Hall", segundo Alfredo Ellis.

CAPITULO XXIV — Imaginação e realidade 172

O prolongamento do cáes até Paquetá e as accusações a Carvalho de Mendonça e a Ernesto Candido Gomes. — O Senador paulista insiste. — Replica e treplica de Carvalho de Mendonça. — Alfredo Ellis, considerando-se insultado por Carvalho de Mendonça, leva as suas queixas ao Senado. — Em documento endereçado ao Ministro da Viação, Candido Gaffrée responde ás accusações do representante de S. Paulo na Camara Alta. — O *Jornal do Commercio*, e a *Noticia* transcrevem integralmente esse documento, cuja publicação o Ministro não autorizára, por não julgal-o em termos.

CAPITULO XXV — O desenlace de 1906 184

Apreciações da imprensa do Rio e de S. Paulo sobre a exposição de Candido Gaffrée. — Alfredo Ellis julga-a uma offensa ao Senado e declara que exigirá reparação. — Não chegando a um accôrdo, as testemunhas do desafio para duello dão por finda a sua missão. — Nomeação de uma commissão de inquerito sobre as obras de Santos. — Antes de deixar a pasta, o Ministro da Viação, Lauro Müller, baixa portaria sobre a entrega de cáes promptos e contas de capital de empresas particulares. — Alfredo Ellis agradece e louva aquelle Ministro pela medida decretada.

CAPITULO XXVI — Novas difficuldades administrativas 191

A Empresa e a imprensa. A favor ou contra, escrevem os principes do jornalismo. — Revive em S. Paulo a questão dos despachos sobre agua. — No *Estado de S. Paulo* se demonstra que se trata de um caso já liquidado, oito annos antes. — Novamente em fóco as taxas do cáes. — Suppressão das taxas de armazenagem nos dias em que não funccionava a Alfandega. — A Companhia multada em dois contos, por cobrança illegal de taxas. — Insubsistencia desta multa. — A inauguração dos trechos de cáes deve ser precedida de aviso do Ministro da Viação. — Impugnada a construcção de dois armazens de ferro. — A Empresa representa ao Governo elucidando esses casos.

CAPITULO XXVII — Impostos federaes e estaduaes 198

Novas difficuldades. — Volta á tona a questão da isenção de direitos para os materiaes, accrescida de outros impostos federaes. — O imposto de sello. — O Governo reconhece o direito da Companhia á isenção. — Alfredo Ellis accusa. — Erico Coelho defende o então Ministro da Fazenda. — As obras de Itatinga e a importação do material necessario ás mesmas. — A isenção de impostos de qualquer natureza concedida a todas as empresas de portos do Brasil e a empresa constructora do porto do Rio.

CAPITULO XXVIII — 1907: uma velha historia 205

Alfredo Ellis retoma a offensiva no Senado, fallando dias a fio. — Hiperboles e imagens inflammadas. — O naufragio do *Westmoreland*, a guerra franco-prussiana, o Extremo Oriente. — Victorino Monteiro refuta, com documentos, ponto por ponto, as accusações. — A questão palpitante do dia, no Rio, era o fornecimento de energia electrica, o preço da luz e viação, em andamento no Conselho Municipal, suscitando viva polemica na imprensa. — A Empresa de Santos ainda por tabella em scena.

PAGS.

CAPITULO XXIX — Rendas occultas ou excessivas? 214

Treplica de Victorino Monteiro. — Dois temperamentos diversos. — O edificio para a matriz da Empresa. — O preço do terreno. — Aproveitamento dos rios. — Aterro de café. — Censuras a Ulrico Mursa e Ramos Fontes. — A defesa. — Reedição de velhas queixas. — Contradicções.

CAPITULO XXX — Tambem a parte technica 227

Criticas á parte technica. — Um folheto de Ewbank da Camara. — A resposta de Weinschenck ao engenheiro fiscal da Companhia. — Escreve tambem Osorio de Almeida. — Construcção sobre estacadas e construcção de blocos. — O exemplo estrangeiro.

CAPITULO XXXI — A quarta campanha: razões da Empresa 231

E' Ministro Miguel Calmon. — Intuitos da campanha: obrigar a Companhia a fixar o capital e a reduzir as tarifas. — Defensiva tenaz. — Uma representação da Companhia ao Governo. — O decreto n. 6.501, de 6 de Junho de 1907. — Novo systema para fixação do capital, tomada de contas e revisão de tarifas. — Nova representação da Companhia explicando os motivos pelos quaes esse decreto não podia applicar-se, sem violencia, aos contractos do cáes de Santos.

CAPITULO XXXII — Fundamentos da União 241

Indeferimento da representação da Companhia. — Nova representação ao Presidente da Republica. — A refutação do Ministro da Viação. — Depois de indeferir a representação da Empresa, o Executivo move-lhe um processo judicial para exhibição integral de livros. — Responde a Empresa com outra acção para annullação das providencias do decreto n. 6.501, no que a ella se referia. — Despacho de Miguel Calmon. — Opinião da imprensa carioca.

CAPITULO XXXIII — Preliminar de um pleito notavel..... 248

Pleito notavel, tanto pelos interesses em jogo, como pelos nomes envolvidos de ambos os lados. — Duas acções parallelas; a da Companhia para annullação do decreto n. 6.501 e a do Governo pedindo a exhibição dos livros da Companhia, sob as as penas da lei. — Pareceres de Ouro Preto, Lafayette Rodrigues Pereira, Clovis Bevilaqua, Raul Fernandes, Costa Barradas, Pires Brandão, Urbano Santos.

CAPITULO XXXIV — Fixação do capital, custo de construcção 225

A fixação do capital, o custo das obras e a reducção das tarifas. — Argumentação de Carvalho de Mendonça. — Concordancia dos jurisconsultos consultados. — A opinião publica acompanha o pleito com interesse. — O que disse a imprensa.

CAPITULO XXXV — Exhibição dos livros 263

A pretensa communhão de interesses entre o Governo e a Empresa. — Defesa de Carvalho de Mendonça. — A sentença de 15 de Julho de 1908 reconhece aquella communhão de interesses. — Suas razões. — A imprensa extranha a these da communhão e a demora na publicação da sentença. — Em telegramma o engenheiro-fiscal da Companhia transmitte para S. Paulo a "bôa nova". — Commentario do *Correio da Manhã*. — Apreciações do *Jornal do Commercio*.

CAPITULO XXXVI — Da grande á pequena guerra 272

O atrazo das decisões ministeriaes difficultando o andamento dos trabalhos. — Um officio de Candido Gaffrée ao Ministerio da Industria. — Approvação das obras de energia electrica. — A permuta de um terreno nos Outeirinhos, motiva tambem troca de correspondencia. — Casos de divergencia technica que se resolvem facilmente. — Factos banaes de Alfandega elevados a questão de interesses publico. — Artigos da *Platéa* e do *Diario de Santos*. — Intervenção do engenheiro-fiscal. — A localização do edificio dos Correios e Telegraphos. — A parede de 1908 e as criticas locaes. — O serviço de capatazias e o desapparecimento da industria de transporte do café em carroças. — Apesar da parede, o serviço de carregamento do café, feito pela Companhia, não soffre interrupção. — Como foi dominada a parede. — O auxilio do Governo Federal.

PAGS.

CAPITULO XXXVII — Realizações compensadoras 279

Difficuldades e compensações. — Inauguração dos armazens geraes. — Sua relevancia para o porto e para o Estado. — Como se manifestou o *Diario de Santos*. — Um grande passo. — Falla o Relatorio da Directoria. — Uma circular de Alvaro Fontes. — Os Armazens Geraes, o *warrant* e suas vantagens. — Inauguração da matriz do Rio de Janeiro. — Considerações do *Jornal do Commercio*.. — Reforma dos estatutos da Companhia. — Elevação do numero de seus directores e do capital social, que passou a ser de 60.000 contos. — A Empresa lança um emprestimo na praça do Rio de Janeiro. — O *Jornal do Commercio*, a *Imprensa* e a *Gazeta de Noticias* a respeito . — Manoel Bernardez e o seu depoimento sobre Santos, seu porto e a obra de Gaffrée e Guinle.

CAPITULO XXXVIII — No Supremo Tribunal Federal 284

A Companhia aggrava da sentença do Juiz Seccional para o Supremo Tribunal Federal. — Defesa de Carvalho de Mendonça. — O contracto de concessão e a Companhia Docas de Santos. — Connexão de causa e communhão de interesses. — O que é capatazia. — A devassa do archivo da Empresa considerada como arbitrio inqualificavel. — O *Jornal do Commercio* reage em termos severos. — O Supremo Tribunal Federal mantem a sentença aggravada. — As razões do seu accórdão. — Os votos vencidos dos Ministros Manoel Espinola e Ribeiro de Almeida.

CAPITULO XXXIX — Governo e justiça 293

Repercussão da sentença. — Regosijo da imprensa adversaria. — Commentarios do *Jornal do Commercio*, da *Gazeta de Noticias*, da *Imprensa* e da *Noticia*. — Um protesto de Carvalho de Mendonça. — Alfredo Ellis volta á carga no Senado, defendendo a sentença. — Ainda a taxa de capatazia. — Alfredo Ellis e Severino Vieira. — Prudente de Moraes e o Supremo Tribunal Federal.

CAPITULO XL — Embargado o accórdão 300

A Empresa embarga o accórdão. Desprezados esses embargos, oppõe outros, de declaração, tambem sem resultado. — Sustentação desses embargos. — Votos vencidos dos Ministros Manoel Espinola, Ribeiro de Almeida e Manoel Murtinho. — O que disse o Ministro Oliveira Ribeiro, represenatante da União. — Como respondeu ás razões da defesa o relator do accórdão, Amaro Cavalcanti. — Commentarios da *Tribuna*, da *Imprensa* e *Gazeta de Noticias*. — A causa da Empresa contra a União para annullação do decreto n. 6.501. — As razões finaes de Carvalho de Mendonça. — Sem nada ceder no que considerava sua prerogativa juridica, a Empresa estava prompta a transigir desde que lhe fallassem sem paixão.

CAPITULO XLI — 1909: a caminho de entendimento? 306

Desprezado o aggravo interposto pela Empresa em Agosto de 1908, só em Outubro de 1909 vieram a composição as duas partes, com o decreto n. 7.578. — Visita de Affonso Penna e de seu Ministro da Viação ás obras do porto de Santos em Abril de 1909. — A realização do accôrdo causa de novos ataques e velhas recriminações. — Cheio delles o primeiro semestre de 1909 e igualmente agitado o segundo. — A campanha nos ineditoriaes dos jornaes cariocas para activar a execução da sentença. — A competição com a Light & Power, no Rio e em São Paulo. — Lentidão das obras e outros abusos, apontados pela *Gazeta* de S. Paulo. — A taxa de capatazias sobre o café outra vez. — Citações de classicos e axiomas. — A construcção de um novo cáes concurrente, para corrigir os abusos da Empresa. — Jornaes de Santos e S. Paulo concordes em animar esse projecto, attribuido ao Governo do Estado. — Concretiza-se a pretensão officialmente. — A perspectiva problematica do projecto segundo o *Paiz*. — A Companhia assenta o ultimo bloco do cáes.

CAPITULO XLII — Na expectativa de execução 312

Após dois annos de silencio, Alfredo Ellis retoma a offensiva em 1913. — Reducção gradual das tarifas por iniciativa da Companhia. — De todos no Brasil, o preço de construcção do cáes de Santos foi o mais em conta. — Alfredo Ellis sustenta que as suas tarifas constituem verdadeira muralha. — Victorino Monteiro contesta as suas affirmações. — As Docas de Santos e a Companhia Ingleza. — O *Jornal do Commercio* publica um quadro elucidativo que desfaz as duvidas.

PAGS.

CAPITULO XLIII — O Rio de Janeiro e outros portos 323

O cáes do Rio de Janeiro, seu arrendamento e suas taxas. — Tres emprestimos para essas obras e outras complementares. — A Empresa de Santos novamente em fóco. — Impossibilidade de applicar a Santos o mesmo tratamento preconizado para o Rio. — Representação do Centro de Navegação Transatlantica. — A opinião do *Jornal do Commercio*. — Brilhante exposição de Calogeras. — A liberdade de atracação e a revogação do artigo 19 da lei de receita de 1904. — Palmeira Ripper e a inclusão desse artigo na referida lei. — Resposta cabal de Calogeras.

CAPITULO XLIV — Accôrdo com a União 328

O decreto n. 7.578, de 4 de Outubro de 1909, contendo o accôrdo entre o Governo Federal e a Companhia. Seu preambulo, suas clausulas. — Candido Gaffrée estava inteiro nesse accôrdo. — O Relatorio da Directoria, de 1910, historia e explica o caso. — O accôrdo e a imprensa. — Para o *Correio da Manhã* "um acto de humilhação para o Governo". — O que disseram a *Gazeta de Noticias*, o *Jornal do Commercio* e a *Noticia*. — Palmeira Ripper protesta na Camara. — Responde Raul Fernandes.

CAPITULO XLV — Renda bruta e balanço 334

O accôrdo teve inicio, em suas bases essenciaes, no Governo Affonso Penna. — O que disse Honorio Bicalho ao Ministro da Industria em seu parecer. — Miguel Calmon concordou em principio, preferindo talvez deixar ao seu successor a liquidação do caso. — O Governo Nilo Peçanha assumio inteira responsabilidade do accôrdo. — Alfredo Ellis diz tudo ensaiou para impedir a assignatura, nada conseguindo. — S. Ex. reenceta a campanha no Senado, para provar que o accôrdo não vinha do Governo anterior. — Francisco Sá, em carta a Victorino Monteiro, explica qual a participação do Governo na questão. — Candido Rodrigues, Ministro da Agricultura, e o accôrdo. — Victorino Monteiro dá esclarecimentos. — Alfredo Ellis e as percentagens da renda bruta e da liquida fixadas para Santos. — Argumentos e calculos. — O coefficiente de custeio da Paulista, o do trafego da São Paulo Railway, comparados com o do porto de Santos, segundo o representante paulista. — Resposta de Victorino Monteiro.

CAPITULO XLVI — Politica e caes 344

Antigas impugnações já desfeitas voltam á tribuna do Senado: augmento do capital inicial; somma dos outros como parte do definitivo até então acceito; capatazias; monopolio do porto; construcção de um novo cáes para contrapeso ao existente. — Defesas a que deram lugar. — O que disse Alfredo Ellis. — Referencias que lhes fez a imprensa. — Dialogo com Severino Vieira.

CAPITULO XLVII — Lançado o ultimo bloco 354

Lançamento do ultimo bloco e assentamento de alvenaria e cantaria da muralha do cáes. — Ceremonia desse assentamento. — O que disseram a *Tribuna* de Santos e a *Imprensa* do Rio. — A presença das autoridades do Estado nesse acto não significou quebra de solidariedade do seu Governo com a attitude do Senador Alfredo Ellis na sua nova campanha contra a Empresa. — O Relatorio da Directoria, as taxas da Empresa e suas rendas. — Os armazens geraes. — Obras complementares e inauguração da central electrica de Itatinga.

CAPITULO XLVIII — Remanso na tempestade? 361

A suspensão da taxa de 2 % da Port of Pará. — O Moinho Inglez. — As taxas adoptadas para o porto do Rio de Janeiro, prejudicariam os interesses do porto de Santos? — Cardoso de Almeida expõe á Associação Commercial do Rio a situação. — A *Tribuna* de Santos faz vêr a differença da situação entre Santos e o Rio, difficultando a equiparação das taxas. — Alvitra-se a encampação da Companhia. — O relatorio apresentado pela commissão especial nomeada para estudar a questão. — Padua Salles, Secretario da Agricultura, dirige-se á Directoria da Companhia. — Como explicou Candido Gaffrée ao Ministro da Viação e ás Associações Commerciaes de Santos e S. Paulo e ao proprio Padua Salles a divergencia entre as taxas dos dois portos. — Novas cargas contra a Empresa. — Uma circular distribuida na Europa. — Alterações no Conselho Fiscal. — Limitação do numero de acções ao portador. — Installação de entrepostos frigorificos. — Depoimentos da *Tribuna* de Santos e do *Times* de Londres.

Quarta Parte

(1911 — 1915)

PAGS.

CAPITULO XLIX — A quarta parede do porto 373

Fallecimento do Conselheiro-fiscal Frederico Loup, substituido por Saturnino Candido Gomes, tendo como supplente Virgilio Ramos Gordilho. — Fallecimento deste e eleição de Alberto de Faria. — Novo regulamento para o serviço interno de administração e policia da Companhia. — Voto de louvor da assembléa de 30 de Abril de 1914, ao pessoal technico e administrativo da Empresa. — Acção proposta por Manoela Lacerda Vergueiro e outros para rescisão da escriptura de venda da fazenda Pelaes. — Algumas das razões da sentença do Juiz Pires de Albuquerque, favoravel á Companhia. — Remodelação das concessões das estradas de ferro. — Teixeira Soares e Pedro Nolasco. — Quarta parede no porto. — O syndicato de trabalhadores de carga e descarga e das Docas e o augmento de seus salarios. — Falla o *Diario de Santos*. — Abortado o movimento em Julho, surge em Agosto, prolongando-se até Setembro a grande parede. — Acção de elementos estrangeiros. — A Companhia dirige-se ás outras do Estado e de fóra para o fim de informar-se sobre os salarios dos respectivos operarios. — Commentario da imprensa de Santos, S. Paulo e Rio. — Repercussão na Camara Federal.

CAPITULO L — Eduardo P. Guinle 380

Fallecimento de Eduardo P. Guinle. — Como se manifestou a imprensa: *Correio da Manhã; Jornal do Commercio; Gazeta de Noticias; A Imprensa; Estado de São Paulo;* a *Etoile du Sud*. — As homenagens do Club de Engenharia e do Conselho Municipal. — As obras da Avenida Central e a parte de Eduardo P. Guinle. — A communicação da Directoria aos accionistas da Empresa. — Gaffrée e Guinle; dois temperamentos que se completavam. — Perfil deste.

CAPITULO LI — Lembrando 1892? 385

As luctas anteriores. — Em 1894, a jornalistica de Adolpho Pinto; em 1896, a administrativa, da Alfandega de São Paulo; em 1906-1907, a parlamentar, de Alfredo Ellis; em 1908, a judiciaria, de exhibição de livros. — Em 1912-1915 é variada: parede dos estivadores, abarrotamento do cáes, empresas Farquhar, taxas de capatazias, monopolio do porto. — O cáes de Paquetá a Outeirinhos. — Accumulo de mercadorias. — Entendimento das Docas com a S. Paulo Railway. — Polemica entre a *Tribuna* e a *Platéa*. — *O Estado de S. Paulo* manda um representante verificar a situação e suggere remedios. — O que disseram o *Diario Popular* e a *Gazeta*. — Protesto do Centro de Navegação Transatlantica ao Juizo Federal de S. Paulo. — A Sociedade Paulista de Agricultura representa ao Ministro da Agricultura. — O saneamento do porto e as referencias que lhe fez o *Correio Paulistano*. — Palavras de Saturnino de Brito.

CAPITULO LII — A phase Farquhar 389

Percival Farquhar. — Seus projectos e suas empresas. — O nacionalismo brasileiro e seus excessos. — Alberto Torres dá o alarme. — A concessão da Amazon Land Colonisation. — Calogeras falla, na Camara, contra essa concessão. — Tambem a impugnam na imprensa *O Paiz* e a *Gazeta de Noticias*. — As escaramuças de Alberto de Faria. — Farquhar explica os seus designios. — As Docas de Santos e o consorcio. — Arrendamento da Sorocabana e Ituana. — Osorio de Almeida publica o seu "Caso que não foi e que não é serio", discorrendo sobre capitaes estrangeiros. A engenharia nacional em face da estrangeira. — Alberto de Faria, a Light, Farquhar e a concessão de novo cáes pedida pelo Governo de São Paulo.

CAPITULO LIII — As famosas capatazias 394

Nova impugnação a taxa das capatazias, na Camara dos Deputados de S. Paulo e em pleito judicial proposto pela Light. — Algumas phases da questão, de 1907 a 1911. Escaramuças na imprensa. — Carvalho de Mendonça defende a Empresa. — A polemica em torno deste pleito. — O que é capatazia. — Alberto de Faria, Alfredo Maia e Manoel P. Villaboim. — Alguns topicos da polemica.

CAPITULO LIV — Decisão affirmativa da Justiça 399

O que estatuia a lei n. 1.746, de 1869. — Confusão da taxa de capatazias com as taxas de carga e descarga. — Exacta definição das mesmas. — O que dizia a legisla-

PAGS.

ção do Imperio. — Como se referio Sabola e Silva ás tres taxas: atracação, carga e descarga e armazenagem, em seu relatorio. — A legitimidade da cobrança dessa taxa foi invariavelmente reconhecida pela pratica do Imperio e da Republica. — Posta em duvida, reconhece-a, em despacho de 14 de Junho de 1892, o Ministro Antão de Faria. — Procede do mesmo modo, Rodrigues Alves, como Ministro da Fazenda. — O relatorio do 2º escripturario da Sub-Directoria das Rendas, e o seu parecer, com que concordou o Sub-Director F. Athayde. — A representação das empresas de estradas de ferro de S. Paulo, contra a cobrança das capatazias e o despacho que lhe deu Bernardino de Campos indeferindo. — Parecer da Commissão de Finanças da Camara Federal em 1896. — A representação do jornal *S. Paulo* contra a cobrança das capatazias sobre agua e o parecer do 1º escripturario João Duarte Lisbôa Serra. — Despacho de David Campista. — O Juiz Federal Raul de Souza Martins dá razão á Companhia.

CAPITULO LV — Preliminares da quinta campanha 407

Offensiva official para a construcção de um cáes, precedida de duas guerrilhas na imprensa. — A série de artigos da *Gazeta*, de S. Paulo, transcriptos no *Jornal do Comercio*. — "Daniel" nos ineditoriaes do *Jornal do Commercio*. — Mal fundados parallelos entre o porto de Santos e os de Liverpool e Hamburgo. — Reedição de velhos argumentos; morosidade da construcção, custo exaggerado das obras; recusa de exhibição dos livros. — A construcção do novo cáes e o Ministro Barbosa Gonçalves. — Apresentação á Camara estadual do projecto de construcção. — A Commissão de Finanças do Senado Federal apoia-o. — Cahe na Camara Federal. — Alguns accionistas felicitam Candido Gaffrée pela victoria de seus esforços.

CAPITULO LVI — Monopolio ou regimen livre 413

Renasce o projecto do novo cáes e com elle as increpações anteriores: serviço mal feito, commercio escorchado. Empresa escandalosamente protegida. — Alfredo Ellis, de regresso de uma viagem á Europa, reinicia os seus ataques no Senado. — A Mensagem do Presidente de S. Paulo sobre o novo cáes e os favores pleiteados. — O Governo não visava vantagens nem pretendia embaraçar a acção da Empresa. — O *Jornal do Commercio* assignala a improcedencia das allegações do Estado, louvando a obra de Gaffrée e Guinle, seus resultados e o incontestavel direito exclusivo que lhes cabia. — Alfredo Ellis, Francisco Glycerio e Adolpho Gordo contra esse direito exclusivo. — Responde-lhes a Directoria da Companhia pelo *Jornal do Commercio*. — O Procurador Geral da Republica, Rodrigo Octavio, consultado pelo Ministro da Viação, opina em favor da Empresa.

CAPITULO LVII — Offensiva paulista para outro caes 422

O Governo de São Paulo requer novamente ao Governo Federal concessão para melhoramento do porto de Santos, desde os Outeirinhos até á Barra. — A grande offensiva do Estado em tal sentido e a tenaz resistencia da Companhia. — Esta mostra ao Governo Federal que se achava preparada para realizar taes obras, suas de direito, e que procederia ás necessarias reducções em algumas taxas, sobretudo de exportação, visando directamente o café. — Carvalho de Mendonça conferencia com Paulo de Moraes Barros sobre o assumpto, enviando-lhe depois um resumo das propostas da Empresa para o prolongamento do cáes. — Moraes Barros responde seis mezes depois rejeitando a proposta, dizendo-a muito áquem das aspirações do Estado. — Replica de Carvalho de Mendonça, contestando as allegações do Secretario paulista.

CAPITULO LVIII — Fim agitado de anno 429

O requerimento do Governo de S. Paulo ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas solicitando a concessão. — A Companhia Docas oppõe-lhe outro lembrando o seu privilegio exclusivo na zona e as propostas de reducção de taxas que apresentou. — Decisão contraria do Ministro num e noutro caso. — Candido Gaffrée protesta, expondo pormenorizadamente as razões da Companhia. — Renasce a questão em 1915, tomando novamente feição combativa. — Polemica entre Adolpho Gordo, Alfredo Ellis, Francisco Glycerio e o *Jornal do Commercio*. — Outro aspecto da polemica. — O manifesto distribuido no Velho Mundo. — Vêm novamente á balha a prorogação do prazo por 90 annos, a duplicação do capital, a fixação do mesmo como somma dos apurados, a dragagem e a recusa á exhibição dos livros. — Falla Alfredo Ellis, respondendo-lhe Osorio de Almeida e a Directoria da Companhia. — As capatazias. — As razões do direito exclusivo da Companhia. — Francisco Glycerio lembra novamente como deu a concessão a Candido Gaffrée. — O café da valorização e a Empresa.

PAGS.

CAPITULO LIX — Revide vigoroso 442

Alberto de Faria e a construcção de outro cáes. — Sua campanha no *Jornal do Commercio*. — Vivacidade dessa intervenção que lhe vale mais tarde um logar na Directoria. — As capatazias. — O direito exclusivo da Companhia, sua interpretação juridica e historica.

CAPITULO LX — 1915: Reprise 451

S. Paulo persevera no seu projecto de cáes. — Novas offensivas impressas e parlamentares. — Mario Pinto Serva no *Commercio de S. Paulo*. — Importancia do porto, sua insufficiencia, seu custo, seus abusos. — Alfredo Ellis insiste nos seus conhecidos ataques. — Resposta de "Um accionista". — Miguel Calmon e o accôrdo de 1909. — O parecer de Francisco Bicalho. — Cardoso de Almeida e Raul Fernandes discutem o accôrdo na Camara. — O que disse Rodrigues Alves em sua mensagem de Julho de 1915. — A resposta do *Jornal do Commercio*. — Alfredo Ellis encerra seus discursos atacando Nilo Peçanha. — Responde-lhe a Directoria da Empresa. — A taxa de 2 % e o porto de Santos. — O que disse Galeão Carvalhal. — Commentario do *Imparcial*. — Parecer de Carlos Peixoto.

CAPITULO LXI — Outra cauda orçamentaria 461

Na Camara Federal Cardoso de Almeida propõe a reducção das taxas de capatazias. — Ainda o parecer de Carlos Peixoto. — A argumentação peremptoria de Raul Fernandes. — Representação das empresas concessionarias de portos á Camara e ao Senado. — Fallam Alfredo Ellis, Leopoldo Bulhões e Victorino Monteiro. — O entendimento entre o Senado e a Camara. — As disposições da lei numero 3.070-A.

Quinta Parte

(1916 — 1925)

CAPITULO LXII — Grande actividade constructiva 473

São Paulo não insiste quanto a um caes seu, mas pretende a reducção das capatazias por acto da União. — A guerra européa reduz as rendas da Empresa, que após o armisticio tornam a subir. — Realização de obras complementares e de reparações. — Construcção de tanques para oleo combustivel e de um frigorifico. Sua inauguração com a assistencia do Presidente da Republica, Ministro da Viação, Presidente e Secretarios do Governo de S. Paulo. — Principaes construcções realizadas entre 1920 e 1925. — O que disse o Relatorio de 1923. — Harmoniosa solução de divergencias, constante do Relatorio de 1918. — Approvação das contas de trafego e do capital reconhecido, sem impugnação. — O inicio da data do resgate e do fechamento da conta de capital. — As disposições do decreto numero 11.907. — Parecer do Procurador da Republica. — De novo a questão dos impostos municipaes. — Representação da Companhia á Camara Municipal de Santos e ao Ministro da Viação. — Aviso do Governo Federal á mesma Camara.

CAPITULO LXIII — Favores e isenções 481

Reducções de taxas e outros favores. — Serviços maritimos e concertos em vasos de guerra brasileiros feitos gratuitamente. — Concessões ao commercio. — O que disse o Relatorio de 1916. — Communicado da Associação Commercial de Santos. — Reducção de taxas solicitada pela Associação Commercial de S. Paulo, com o apoio do Presidente do Estado em 1921 e 1922. — Auxilio á lavoura, ao commercio e á industria em 1925. — Isenções ás casas de caridade de S. Paulo e Santos. — O Relatorio de 1917 e as reducções. — Uma vultuosa acção judicial para devolução de taxas de capatazias. — O Inspector da Alfandega de Santos promove diversos processos administrativos contra a Companhia. Esta tem ganho de causa. — Creação de um entreposto em Santos.

CAPITULO LXIV — A sexta campanha 488

Nova offensiva de S. Paulo para a reducção das capatazias. — Breve resumo da questão. — A situação em 1916, segundo o Relatorio da Companhia. — O parecer do Consultor Geral da Republica Alfredo Bernardes da Silva, em 1920. — A opinião de Didimo da Veiga, Consultor da Fazenda, em 1922, sobre a legalidade da taxa.

PAGS.

CAPITULO LXV — Sua projecção no fôro 494

Varias firmas exportadoras de Santos propõem acção judicial para annullação da cobrança das capatazias. — J. X. Carvalho de Mendonça e Manoel Pedro Villaboim. — Allegações dos Autores. — Resposta da Companhia. — Sentença do Juiz Octavio Kelly. — A Companhia appella para o Supremo Tribunal Federal. — As razões de Carvalho de Mendonça. — Opinião do *Correio Paulistano*. — O que disse a *Gazeta de Noticias*. — Um communicado do Ministro Pires do Rio no *Jornal do Commercio*. — Replica de M. Pedro Villaboim e treplica do Ministro. — Polemica entre o *Correio da Manhã* e o *Jornal do Commercio*. — Uma mensagem de Epitacio Pessôa ao Congresso Nacional. — As taxas da Empresa e o Relatorio do Inspector de Portos, de 1925.

CAPITULO LXVI — Candido Gaffrée 504

Passamento de Candido Gaffrée. — Manifestações de pesar. — A Camara Municipal de Santos vota uma moção e toma outras deliberações. — Octavio Rocha propõe á Camara Federal um voto de pesar que é approvado. — No Senado faz-se orgão de outro, logo approvado, Victorino Monteiro. — Algumas de suas palavras. — O que disseram *O Imparcial*, o *Rio-Jornal*, a *Gazeta de Noticias*, *O Paiz*, *A Razão*, a revista *Brazil Ferro-Carril* e o *Jornal do Commercio*. — Como se manifestou a Directoria no Relatorio de 1920. — Breves traços da vida de Candido Gaffrée. — Seu caracter, sua energia e actividade. — O porto de Santos, fructo da tenacidade de Candido Gaffrée. — Guilherme Guinle presidente da Companhia.

CAPITULO LXVII — De novo patrões e operarios 510

O caso da Fazenda Pelaes no Supremo Tribunal Federal. — Sentença favoravel á Companhia. — O parecer do Procurador da Republica, Ministro Muniz Barreto. — A inauguração do edificio dos Correios e Telegraphos em Santos em 1924. — O lançamento da pedra fundamental do mesmo edificio em 1922 e o discurso do Ministro da Viação Pires do Rio. — Falta de mercadorias em volumes descarregados. — Incendio num cargueiro e destruição de dois armazens. — Censuras da *Tribuna* de Santos. Resposta de A. Ramos Fontes pela Companhia. — Augmento de 15 % nos salarios do pessoal da Empresa em 1917. — Opinião da *A Tarde* a respeito. — Tentativa de parede em 1920. — Como a explicou o Relatorio de 1921. — A Empresa concede novo augmento ao seu pessoal, em 1924. — Applicação da lei sobre accidentes do Trabalho. — Aposentamento de Ulrico Mursa, Alvaro Ramos Fontes e A. João Pedro Gay. — Referencias da imprensa á Empresa e seus directores.

CAPITULO LXVIII — A setima campanha 516

Accumulação de mercadorias chegadas e a exportar. — Querelas entre a S. Paulo Railway e a Companhia. — A *Tribuna* accusa aquella estrada de ferro. — A ferrovia ingleza declina a responsabilidade, dividindo-a com as Docas de Santos. — A argumentação da primeira. — Aggrava-se a situação. — O Centro de Navegação transatlantica declina toda responsabilidade por prejuizos occorrentes. — A São Paulo Railway decide suspender o trafego para o interior do Estado. — Guilherme Guinle toma providencias para solucionar a crise no que se referia ao cáes. — A concessão de um porto em S. Vicente. — A Associação Commercial de S. Paulo procede a inquerito, de que resultou extenso estudo technico preliminar concluindo pela necessidade da construcção de S. Sebastião. — Oscar Weinschenck responde a esse estudo, apontando as causas da crise e seus remedios. — A Companhia de Melhoramentos do Littoral e seus projectos. — O Relatorio da Inspectoria Federal do Portos, Rios e Canaes isentando a Companhia da responsabilidade pelo abarrotamento do porto de Santos. — Um entrevista do Inspector de Portos, comparando Santos a outros portos. — Normalização do movimento.

CAPITULO LXIX — Algarismos irrefutaveis 526

A representação da Associação Commercial de S. Paulo pedindo, a construcção de outro porto em S. Sebastião. — Resposta de Oscar Weinschenck. — A S. Paulo Railway. — As razões contra a construcção do porto em S. Sebastião. — Motivos de ordem financeira e defesa da Companhia. — As obras de ampliação do porto de Santos.

CAPITULO LXX — Ainda Santos e Rio de Janeiro 534

Refutação final e completa de todas as impugnações e duvidas sobre a exorbitancia dos preços de Santos comparados com os do Rio de Janeiro. — A garantia de

PAGS.

juros ás empresas concessionarias dos portos do Pará, Bahia, Victoria e Rio Grande do Sul. — As obras do porto do Rio de Janeiro e a taxa de 2 % ouro. — Alfredo Lisbôa e a renda do Rio e de Santos. — Exame pormenorizado das taxas dos dois portos. — Conclusões finaes.

CAPITULO LXXI — Guilherme B. Weinschenck 546

Desapparecimento de Guilherme Weinschenck e Gabriel Osorio de Almeida. — Dois homens em tudo differentes. — A actividade multiforme de Osorio de Almeida. — Altos cargos que occupou. — O que disse o *Jornal do Commercio*. — Os serviços que prestou ás Docas de Santos. — A communicação da Directoria. — A modestia de Guilherme B. Weinschenck, sua alta capacidade technica, sua nunca desmentida dedicação ás Docas. — Palavras de J. C. de Macedo Soares na Associação Commercial de S. Paulo. — Como o retratou o *Imparcial*. — Homenagens da Empresa. — Como fallou Guilherme Guinle. — As referencias do Relatorio de 1922. — O que escreveu a *Revista Brasileira de Estradas de Ferro*.

CAPITULO LXXII — Uma offensiva fiscal 552

Duas questões de Fazenda: o imposto sobre dividendos e o imposto de sello sobre acções ao portador e debentures da Companhia. — A Recebedoria Fiscal condemna a Companhia ao pagamento de somma equivalente a dois terços do seu capital. — Recurso para o Ministro da Fazenda. — A questão relativa ao imposto sobre o augmento de seu capital. — A Companhia propõe uma acção no Juizo Federal. — A Fazenda Nacional promove executivo fiscal para cobrança do imposto e multa. — Parecer do Consultor Geral da Republica James Darcy. — Como foi resumida a questão pela Empresa perante o Supremo Tribunal Federal. — O que diz o Relatorio da Directoria de 1928. — As razões da Empresa.

CAPITULO LXXIII — Nova reforma dos estatutos 562

Varios acontecimentos na vida administrativa da Companhia. — Avaliação dos bens sociaes. — A acta da assembléa geral de Julho de 1918. — Fundo de amortização. — Renovação do mandato da Directoria e Conselho Fiscal em 1919. — Creação do lugar de Inspector. — Reforma dos estatutos. — Elevação do capital da Empresa. — Palavras do Presidente recordando o 30º anniversario da assignatura do decreto que autorizou o contracto para as obras de Santos.

Sexta Parte

(1926 — 1935)

CAPITULO LXXIV — J. X. Carvalho de Mendonça 581

Decennio de vida normal na Companhia. — Consolidação do seu regimen como exploradora do porto. — Factos que caracterizaram esse periodo: maior agitação do elemento operario e reivindicações sociaes crescentes; repercussão dos movimentos revolucionarios de 1930 e 1932 no paiz e em São Paulo; refutação final e cabal de taxas extorsivas, etc. — Nova reforma dos estatutos. — O que escreveu a Directoria sobre essa reforma. — Outra reforma dos estatutos. — Augmento do capital e emissão de debentures; emprego das reservas da Companhia. — Fundo de amortização. — Queda das rendas em 1930. — O relatorio de 1931. — Alteração no pessoal, director, administrativo e technico. — Fallecimento de Alberto de Faria e de Alvaro de Carvalho. — Retira-se Jorge Street. — Fallecimentos e substituições no Conselho Fiscal. — A morte de J. X. Carvalho de Mendonça; sua vida e sua obra. Grande perda para a sciencia juridica brasileira. Seu papel na Companhia. — A vigilante assistencia que lhe deu.

CAPITULO LXXV — Reivindicações proletarias 589

Quinta parede operaria. — A questão da estiva. — Ferias annuaes. — Caixa de aposentadorias e pensões. — Inauguração do ambulatorio em Santos. — As impressões de Fahrencamps, de Stuttgart. — A primeira campanha contra a malaria no Brasil, instituida pela Companhia e seus resultados. — Carlos Chagas lança alli os fundamentos de uma doutrina, acceita depois universalmente. — Construcção de villas para operarios. — A Federação Syndical de Santos e a Companhia. — Depoimentos da imprensa local e de S. Paulo.

PAGS.

CAPITULO LXXVI — Estiva e salario 595

A questão da estiva. — Os estivadores extranhos ao quadro da Companhia exigem maior participação no serviço. — Accôrdo provisorio entre a Repartição Geral do Trabalho, a União dos Estivadores, o Centro de Navegação Transatlantica e a Empresa. — Apreciações do *Povo*, da *Platéa* de S. Paulo e da *Tribuna* de Santos. — A Companhia restabelece a verdade. — Os estivadores pretendem o monopolio da estiva. — A Empresa abre mão della. — Encarecimento desse serviço. — A União Beneficente dos Operarios da Companhia solicita um augmento de 40 % nos salarios, nos serviços extraordinarios. — A questão submettida ao Ministerio do Trabalho que nomeia uma commissão para decidir. — O laudo da Commissão, reconhece que as condições do salario da Companhia eram superiores ás outras.

CAPITULO LXXII — Plano geral do porto 602

O reconhecimento formal de direitos exclusivos da Empresa no porto. — Argumentação de Oscar Weinschenck. — Commentarios do *Estado de S. Paulo*. — A concessão para melhoramento dos portos de S. Vicente e S. Sebastião apreciada pelo mesmo jornal na série de artigos que publicou sob o titulo *Portos de São Paulo*. — A ampliação do porto de Santos adoptada pelo Governo Federal. — O prolongamento da Sorocabana a Santos pelo Governo estadoal. — O relatorio da Empresa referente a 1926. — Informações pormenorizadas sobre os estudos, projectos e orçamentos para as obras de ampliação dos serviços do porto. — A memoria descriptiva e justificativa dos planos dessa ampliação apresentada por Guilherme Guinle ao Governo Federal e approvada.

CAPITULO LXXVIII — Rebate falso? 615

Recusa de registro do contracto para as novas obras pelo Tribunal de Contas e embaraços que causou. — A attitude do Governo Federal e os commentarios do *Estado de São Paulo*. — A fallada alienação da Companhia e as declarações de seu Presidente á assembléa geral da Empresa em Abril de 1928. — Commentarios da imprensa paulista e do *Jornal do Commercio*. — O Governo Federal autoriza afinal a reabertura do capital de Empresa e as obras de ampliação. — Representação da Companhia ao Ministro da Viação. — O decreto n. 18.284, de 16 de Julho de 1828 e suas clausulas. — Cadencia accelerada das obras até fins de 1929. — O seu custo até 1934. — Breve resenha das novas obras realizadas.

CAPITULO LXXIX — Algarismos diversos 625

O custeio do trafego. — Decreto Nilo-Sá. — As despesas do trafego em continuo augmento. — A Empresa requer ao Governo a nomeação de uma commissão para examinal-as. — O parecer da referida commissão. — As razões desse continuo augmento. — O movimento do porto e a queda da renda da Companhia devida á crise internacional das exportações, cambios e moedas. — Quadros do trafego do cáes. — O Relatorio da Directoria de 1930. — Alguns factos do decennio. — O serviço da usina de Itatinga. — O movimento do frigorifico: carnes, fructas, oleo combustivel, inflammaveis, café.

CAPITULO LXXX — Reducção geral de taxas? 631

Isenção e reducção de certas taxas para auxiliar a lavoura, o commercio e a industria. — Alguns algarismos. — A revolução de 1932 em S. Paulo e a paralyzação dos serviços da Empresa. — O Governo Federal fecha o porto de Santos. — Sua occupação militar pelo Estado. — Isenção de impostos federaes e municipaes. — Imposto de importação sobre o carvão. — A Empresa recorre ao Ministro da Fazenda e o despacho deste. — Reducção parcial e total das taxas de accôrdo com a Empresa. — A portaria de 20 de Abril de 1926, approvando a tabella de reducção. — A reducção das taxas de capatazias em 1928. — Em 1929 o Ministro da Viação resolve que a Empresa faça uma reducção geral das taxas. — A Companhia dirige longa exposição ao Ministro da Viação pedindo reconsideração do acto. — Motivos do pedido. — A renda liquida da Companhia e as despesas de custeio. — Differença da situação em 1909 e em 1930. — *Deficit* em lugar de excesso.

CAPITULO LXXXI — Ainda os 2 % ouro 639

Applicação da taxa de 2 % ouro a todos os portos do paiz. — O que disse o Relatorio da Directoria. — Commentario do *Jornal do Commercio*. — Oscar Weinschenck estuda a questão, analyzando-a pormenorizadamente, sob todos os seus aspectos. — Breve resenha de alguns dos principaes pontos desse estudo.

PAGS.

CAPITULO LXXXII — Pleitos vencedores 648

A Empresa vencedora na interpretação que deu aos melhoramentos do porto e em varios pleitos judiciaes e fiscaes. — Executivo fiscal pela elevação do seu capital. — O caso do vapor allemão *Denderah* e do nacional *Coronel*. — A cobrança fiscal de 70.000 contos e o recurso da Companhia ao Ministro da Fazenda. — Razões da decisão do Conselho de Contribuintes dando razão á Companhia. — Ainda a questão das capatazias. — O julgamento do Supremo Tribunal Federal e a victoria total e final da Companhia. — Topicos essenciaes do Accórdão. — Os embargos de 3 de Outubro de 1934. — A defesa de Raul Fernandes. — O que disse o Relatorio da Directoria.

CAPITULO LXXXIII — Uniformidade das leis portuarias 660

A uniformização da legislação portuaria. — A contribuição da Empresa de Santos. — O decreto n. 24.599 e suas considerações preliminares. — Algumas caracteristicas do mesmo decreto. — O decreto n. 24.447 define as attribuições dos varios Ministerios. — A utilização das installações portuarias e o decreto n. 24.511. — Uniformização das taxas pelo decreto n. 24.508. — A substituição do producto da taxa de 2 % ouro, *ad valores*, e o decreto n. 24.577. — Argumentação e teôr total desse decreto. — O decreto n. 24.324 estabelece novas bases e percentagens para a cobrança das taxas de armazenagem. — A circular n. 89 de Julho de 1934 contendo a nova tabella da nova Consolidação das Leis das Alfandegas. — Nova tarifa para os portos nacionaes approvada pelo Governo Federal.

CAPITULO LXXXIV — Mauá — Gaffrée — Guinle 669

A imprensa carioca e os relatorios da Empresa. — Commentarios do *Jornal do Commercio* a proposito do de 1934. — Mauá fez a estrada de ferro, Gaffrée e Guinle construiram o porto. — Confronto historico no *Correio Paulistano*. — O lançamento das pedras fundamentaes da estação sanitaria em Itapema e do Lazareto Veterinario em Conceiçãozinha. — Inauguração do edificio da nova alfandega de Santos. — Discurso do Presidente da Empresa. — Falla Paulo Martins, director das Rendas Internas, sobre o papel do porto na economia do paiz e a parte das Docas de Santos. — Inauguração do monumento a Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle. — Topicos do discurso de Oscar Weinschenck. — Responde-lhe Aristides Bastos Machado, Prefeito da cidade. — Inauguração da Avenida Francisco de Paula Ribeiro. — A acção deste no periodo mais agudo da Empresa.

CAPITULO LXXXV — Conclusão 677

Palavras finaes. — A Companhia Docas de Santos no quadro da Nação. — Empreiteiros e politicos. — Nem por mais abscura é menor a acção dos primeiros. — Outras consequencias da construcção do cáes. — Saneamento. — Febre amarella. — Malaria. — As sete campanhas que soffreu a Companhia, administrativas, politicas, de imprensa e judiciaes. — Vencedores os principios pelos quaes luctou, graças á estructura legal em que se ergueu, ao tino e pertinacia com que soube amparar-se, á continuidade e equilibrio de sua direcção technica e administrativa.

INDICE DAS GRAVURAS

PAG.

Santos primitivo — Porto do Bispo no Vallongo (1893) 26
Santos primitivo — Porto do Bispo no Vallongo (1893) 50
Santos primitivo — Rua Xavier da Silveira (1893) 74
Santos primitivo — Rua Xavier da Silveira (1893) 98
Demolição de antigos trapiches em Paquetá (1899) 122
Demolição de antigas pontes de trapiches em Paquetá (1899) 146
Estaleiro para a construcção dos blocos da muralha do Caes de Paquetá aos Outeirinhos (1906) 170
Construcção da muralha do Caes no trecho entre Paquetá e Outeirinhos (1906). 194
Assentamento da ultima pedra do capeamento do Caes no trecho de Paquetá aos Outeirinhos (1909) 218
Directores e Engenheiros da Companhia Docas de Santos (1909) 242
Vista de Paquetá aos Outeirinhos tirada do Monte Serrat durante a construcção do Caes (1910) 266
Embarque de café no Caes (1910) 290
Embarque de café no Caes (1911) 314
Eduardo P. Guinle 338
Candido Gaffrée 366
Linhas de tubos da installação hydro-electrica de Itatinga (1912) 390
Guilherme B. Weinschenck 414
Gabriel Osorio de Almeida 438
Embarque mechanico de bananas (1929) 462
Pateo para volumes pesados com guindaste electrico de 30 toneladas (1929) 486
Descarregadores pneumaticos de trigo em Paquetá (1930) 510
J. X. Carvalho de Mendonça 534
Ilha de Barnabé — Installação para inflammaveis (1930) 558
Ilha de Barnabé — Installação para inflammaveis (1931) 578
Silos para trigo nos Outeirinhos e respectivos descarregadores (1931) 602
Vista de Paquetá aos Outeirinhos tirada do Monte Serrat (1932) 626
Inauguração do monumento a Candido Gaffrée e Eduardo P. Guinle (1934) 650
Aspecto actual de uma parte do Caes (1935) 674
Vista geral do porto 694

ERRATA

Numerosos erros, inclusive de graphia, escaparam á revisão. Ficam ao criterio do leitor. Notam-se, entretanto, abaixo alguns dos mais importantes.

Pagina	*Linha*	*Onde se lê*	*Leia-se*
24	17	lês	lêr
35	36	concebidas	concedidas
95	33	promulgação	promulgado
140	11	651 x 3,00 / 75	651 x 3.00 / 75
152	12	Finemouth	Tynemouth
160	37	tonelagem	tonelada
168	40	Beifort	Belfort
172	51	tratavam	tratava
206	46	de que	que
229	5	clausula	A clausula
230	8	me parece ter sido	me parecem ter sido
235	nota	ha 17	ha 17 annos
270	55	podesse	podessem
271	59	rigo	rigor
290	1	*tunc*	*nunc*
311	53	esse grande	que esse grande
335	5	partes e	partes a
362	nota	365	169
368	42	de	da
369	22	que o que	que aquelle que
380	21	despazerem	desfazerem
387	42	inico	inicio
389	2	expresso	expressão
389	20 e 22	Farqhuar	Farquhar
392	35	os mesmos pelos quaes	as mesmas pelas quaes
396	22	construcções	construcção
412	13	Viecãa	Viação
412	56	Senod	Senado
452	10	as classes	ás classes
454	2	gazu	gazúa
459	40	primeira	segunda
459	41	segunda	primeira
474	9	quada	queda
494	nota	tribunaes	tribunaes"
508	4	quinta	sexta
591	37	cicio	cyclo
596	41	que	tos
599	26	mocidade	modicidade
649	nota	Witacker	Whitacker
661	8	technicas	technicos

INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ
BIBLIOTECA
ÊSTE VOLUME DEVE SER DEVOLVIDO A BIBLIOTECA NA ÚLTIMA DATA MARCADA

.663.93(816.1)(091)
387:663.93(816.1)(091)
L799
igens, lutas e realizações

olver em	NOME DO LEITOR

MM/SQR

Prove que sabe honrar os seus compromissos devolvendo com pontualidade este livro à Biblioteca.

Se, findo o prazo de empréstimo (2 semanas), o livro não for devolvido, será cobrada uma multa.

O prazo acima poderá ser prorrogado, caso a obra não esteja sendo procurada por outro leitor.

Modelo 1